Eurodistrikt-Challenge für den Einsatz automatisierter Shuttles über den Rhein

unter der Schirmherrschaft

des französischen Staatsekretärs für Verkehr der französischen Ministerin für Umwelt, Energie und Meer (MEEM)

und des Verkehrsministers des Landes Baden-Württemberg,

mit der Unterstützung des deutschen Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

Aufruf zur Interessenbekundung

herausgegeben vom Eurodistrikt Straßburg-Ortenau

in Zusammenarbeit mit der Eurometropole Straßburg und der Stadt Kehl

Zusammenfassung

Dieser Wettbewerb steht Entwicklern und Herstellern automatisierter Shuttles aus allen Ländern offen.

Die Vorführung der Shuttles als Bestandteil des Wettbewerbs findet anlässlich des kommenden europäischen Kongresses für intelligente Transportsysteme (ITS) (19.-22. Juni 2017 in Straßburg) statt.

Dazu muss jeder vorausgewählte Bewerber seine eigenen Shuttles zum Einsatz bringen und diese auf ein und derselben Strecke (ca. 2 km Länge) zwischen Kehl und Straßburg über ein existierendes Bauwerk über den Rhein bewegen.

Die Bewerber müssen ihre automatisierten Shuttles gemäß einem gemeinsamen Pflichtenheft innerhalb unterschiedlicher Zeitfenster betreiben und damit Fahrgäste befördern. Insgesamt ist eine zeitlich begrenzte Dienstleistung zu Demonstrations- und Evaluierungszwecken zu erbringen.

Die technischen Innovationen und die dargestellten Serviceleistungen werden vom Organisator in zwei Formen ausgezeichnet:

- Auszeichnungen für den Wettbewerb werden auf der Basis des gemäß Pflichtenheft verlangten Serviceniveaus und der Feststellung eventueller Abweichungen gegenüber den dort beschriebenen Anforderungen verliehen. Jedes Shuttle, das den Service während der gesamten Einsatzdauer und gemäß den in den verschiedenen Wettbewerbsdokumenten beschriebenen Erwartungen absolviert hat, erhält eine Auszeichnung sowie ein Erfolgszertifikat.
- Der Publikumspreis, der auf der Grundlage einer aus mehreren Kriterien bestehenden Bewertung durch die Shuttle-Nutzer ausschließlich für jene Fahrzeuge, die auch eine Auszeichnung erhalten haben, vergeben wird.

Der Stichtag für die Einreichung der Bewerbungsunterlagen ist der 28. Februar 2017.

Inhalt

1) Kontext 3
1.1) Begriff des automatisierten Shuttles 3
1.2) Deutsch-französische Zusammenarbeit beim digitalen Elektrofahrzeug 4
1.3) Europäischer ITS-Kongress 4
2) Wettbewerb „Automatisiertes Fahrzeug“ 4
2.1) Ziele 4
2.2) Rollen: Steuerungsgremium, Organisator und Supervisor 5
2.3) Zeitplan 7
2.4) Erteilung der erforderlichen Genehmigungen 7
2.5) Ablauf der Vorführungen 8
2.6) Übernahme der Wettbewerbskosten 8
3) Teilnahmeberechtigung 8
4) Bewerbungsmodalitäten 9
4.1) Bewerbungsunterlagen 9
4.2) Prüfung der Bewerbungsunterlagen 9
4.3) Geheimhaltung 9
5) Wettbewerbsregelwerk 9
6) Pflichtenheft für die zu erbringenden Leistungen 10
7) Wertigkeit der Dokumente 11
8) Verzicht auf Entschädigung 11
9) Kontakte 11

1) Kontext

1.1) Begriff des automatisierten Shuttles

Bei dem Fahrzeugtyp eines automatisierten Shuttles handelt es sich um ein Fahrzeug:

- das autonom eingesetzt werden kann;
- elektrisch angetrieben wird;
- zur Personenbeförderung bestimmt ist;
- im Allgemeinen reduzierte Abmessungen aufweist;
- das in der Lage ist, sieben bis zwanzig Passagiere zu befördern.

Auch wenn dieser Fahrzeugtyp bislang nicht genormt wurde, bezieht sich die Aufforderung zur Interessenbekundung auf ebendiesen Fahrzeugtyp.

Über die technischen Besonderheiten solcher automatisierten Shuttles hinaus besteht die Spezifik dieser Fahrzeuge darin, ohne Fahrzeugführer innerstädtische Personenbeförderungen vornehmen zu können, die einfach durchzuführen, flexibel, wirtschaftlich und umweltbewusst sind. Von der fahrerlosen Beförderung verspricht man sich insbesondere Folgendes:

- Möglichkeit der Erweiterung des öffentlichen Angebots (Zurücklegen der ersten und letzten Kilometers einer Strecke, versetzte Zeitpläne usw.) dort, wo ein herkömmliches Beförderungsangebot mit Fahrzeugführer wirtschaftlich nicht tragbar ist,
- hohes Niveau der Dienstleistungsqualität, einschließlich der Verkehrssicherheit, mit Personal zum Empfang der Fahrgäste an Bord.

Automatisierte Shuttles sind Bestandteil der künftigen revolutionären Entwicklung, die mit fahrerlosen Fahrzeugen Einzug halten wird. Sie werden insbesondere im innerstädtischen Transport der Stadt von morgen eine große Rolle spielen. Die Entwicklung autonomer Fahrzeuge für den öffentlichen Personenverkehr (oder „autonomer Shuttles“ genannt) stellt ein spezielles Innovationssegment dar. Die zum Einsatz gelangenden Technologien sind praktisch ausgereift. Weltweit werden schon diverse Prototypen und sogar Vorserienfahrzeuge getestet. Sie sind bereits auf öffentlichen Straßen anzutreffen und werden in Situationen nahe den tatsächlichen Betriebsbedingungen einer Beförderungsdienstleistung eingesetzt. In verschiedenen Ländern steht der unmittelbare Praxiseinsatz kurz bevor. Diese Vorstöße müssen vor Ort jeweils noch durch experimentelle Erfahrungswerte gefestigt werden.

Im Jahr 2013 wurden in Straßburg die ersten Tests mit fahrerlosen Fahrzeugen auf öffentlichen Straßen durchgeführt. Seither gestatteten intensive Forschungs- und Entwicklungsarbeiten, die Technologien und Systeme im Hinblick auf Leistung und Zuverlässigkeit voranzubringen. In einem genau definierten regulatorischen Rahmen wurden unter Einbindung von Betrieben der Fahrzeugindustrie, Verkehrsunternehmen und Verkehrsbehörden mehrere Experimente mit automatisierten Shuttles auf öffentlichen Straßen organisiert. Im Zuge dieser Experimente, bei denen diese Betriebe, Unternehmen und Behörden eng zusammenarbeiteten, wurden die Systeme unter breiter Einbeziehung der Öffentlichkeit im praktischen Einsatz bewertet.

Bislang gab es aber noch kein Projekt, bei dem mit unterschiedlichen konstruktiven Ausführungen automatisierter Shuttles ein und dieselbe Strecke zurücklegt wurde. Von einer solchen Initiative kann man einen Austausch zwischen professionell Tätigen und der Öffentlichkeit erwarten, wodurch neue Impulse gegeben werden, um vor dem endgültigen Aufkommen dieser neuen Mobilität zu weiteren Forschungs- und Entwicklungsarbeiten zu ermutigen sowie diese zu beschleunigen, zu orientieren und zu fördern.

1.2) Deutsch-französische Zusammenarbeit beim digitalen Elektrofahrzeug

Das französische Ministerium für Umwelt, Energie und Meer (MEEM) und das deutsche Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) starteten die „Deutsch-Französische Initiative Elektromobilität und Digitalität". Der anstehende Wettbewerb ist eines von zwei grenzüberschreitenden Projekten, die in diesem Rahmen von Herrn Alexander Dobrindt, Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, und Herrn Alain Vidalies, Staatssekretär für Verkehr, Meer und Fischerei, am 29. September 2016 in München besiegelt wurden – wie noch an demselben Tag in einer Pressemitteilung des BMVI mitgeteilt wurde.

1.3) Europäischer ITS-Kongress

Das Projekt wurde in das Begleitprogramm des europäischen Kongresses für intelligente Transportsysteme (ITS) eingebettet. Dieser von ERTICO organisierte Kongress wird vom 19. bis 22. Juni 2017 in Straßburg stattfinden. Bei diesem herausragenden Ereignis im Bereich der intelligenten Mobilität wird die Thematik der grenzüberschreitenden Interoperabilität intelligenter Transportlösungen wie auch die des automatisierten Fahrzeugs einen zentralen Platz einnehmen.

2) Wettbewerb „Automatisiertes Fahrzeug“

2.1) Ziele

Mit dem Wettbewerb werden folgende Ziele verfolgt:

- Vorstellung automatisierter Elektro-Shuttles als Komponente des öffentlichen Verkehrs der Zukunft für die Nutzer öffentlicher Transportmittel im Eurodistrikt Straßburg-Ortenau, für die Teilnehmer des europäischen ITS-Kongresses und generell für die breite Öffentlichkeit (über die lokalen, nationalen und internationalen Medien),
- Herausarbeitung des Wertes eines automatisierten Shuttle-Services für den Nutzer,
- Überprüfung der Zuverlässigkeit und der Sicherheit dieser Fahrzeuge im gemischten öffentlichen Verkehr (mit Fußgängern, Radfahrern und eventuell weiteren langsamen Fahrzeugen),
- Hervorhebung des Entwicklungsstandes der zur Anwendung gebrachten Technologien.

Die Vorführung der Shuttles als im Rahmen des Wettbewerbs findet zeitgleich mit dem nächsten europäischen Kongress für intelligente Transportsysteme (ITS) statt.

Dazu muss jeder vorausgewählte Bewerber mit eigenen Shuttles auf ein und derselben Strecke (ca. 2 km Länge) zwischen Kehl und Straßburg über eine bestehende Brücke über den Rhein bewegen.

Die Bewerber müssen ihre(n) automatisierte(n) Shuttle(s) gemäß einem gemeinsamen Pflichtenheft innerhalb unterschiedlicher Zeitfenster betreiben und damit öffentliche Personenbeförderung durchführen. Insgesamt ist eine zeitlich begrenzte Dienstleistung zu Demonstrations- und Evaluierungszwecken zu erbringen.

Die zum Wettbewerb ausgelobten Auszeichnungen werden all jenen Kandidaten verliehen, die ohne nennenswerte Abweichungen das im Pflichtenheft geforderte Serviceniveau erreicht haben. Außerdem wird ein Publikumspreis an den Kandidaten, der von den Fahrgesten die beste Bewertung erhält. Die Bewertung erfolgt anhand mehrerer Kriterien durch die Shuttle-Benutzer und kann ausschließlich an einen Kandidaten vergeben werden, der zugleich eine Auszeichnung

erhalten hat.

Die Preise sind Ehrenauszeichnungen ohne finanzielle Dotierung.

Als Stichtag für die Einreichung der Bewerbungsunterlagen wurde der 28. Februar 2017, 12 Uhr (mitteleuropäische Zeit) festgelegt.

2.2) Rollen: Steuerungsgremium, Organisator und Supervisor

Der europäische Verband zur territorialen Zusammenarbeit (EVTZ) „Eurodistrikt Strasbourg-Ortenau“ ist der offizielle Ausrichter des Wettbewerbs. In dieser Eigenschaft wird er in allen Wettbewerbsdokumenten als „Organisator“ bezeichnet, insbesondere dem Regelwerk und dem Pflichtenheft.

Die Entscheidungen im Zusammenhang mit dem Wettbewerbe trifft ein „Steuerungsgremium“. Dieses wird durch den Organisator zusammengestellt, der den Vorsitz übernimmt. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt besteht es aus Vertretern folgender Institutionen:

- Eurodistrikt Straßburg-Ortenau,
- Eurometropole Straßburg, assoziiert mit der CTS (Compagnie des Transports Strasbourgeois), Straßburger Verkehrsgesellschaft,
- Stadt Kehl,
- Französisches Ministerium für Umwelt, Energie und Meer (MEEM).

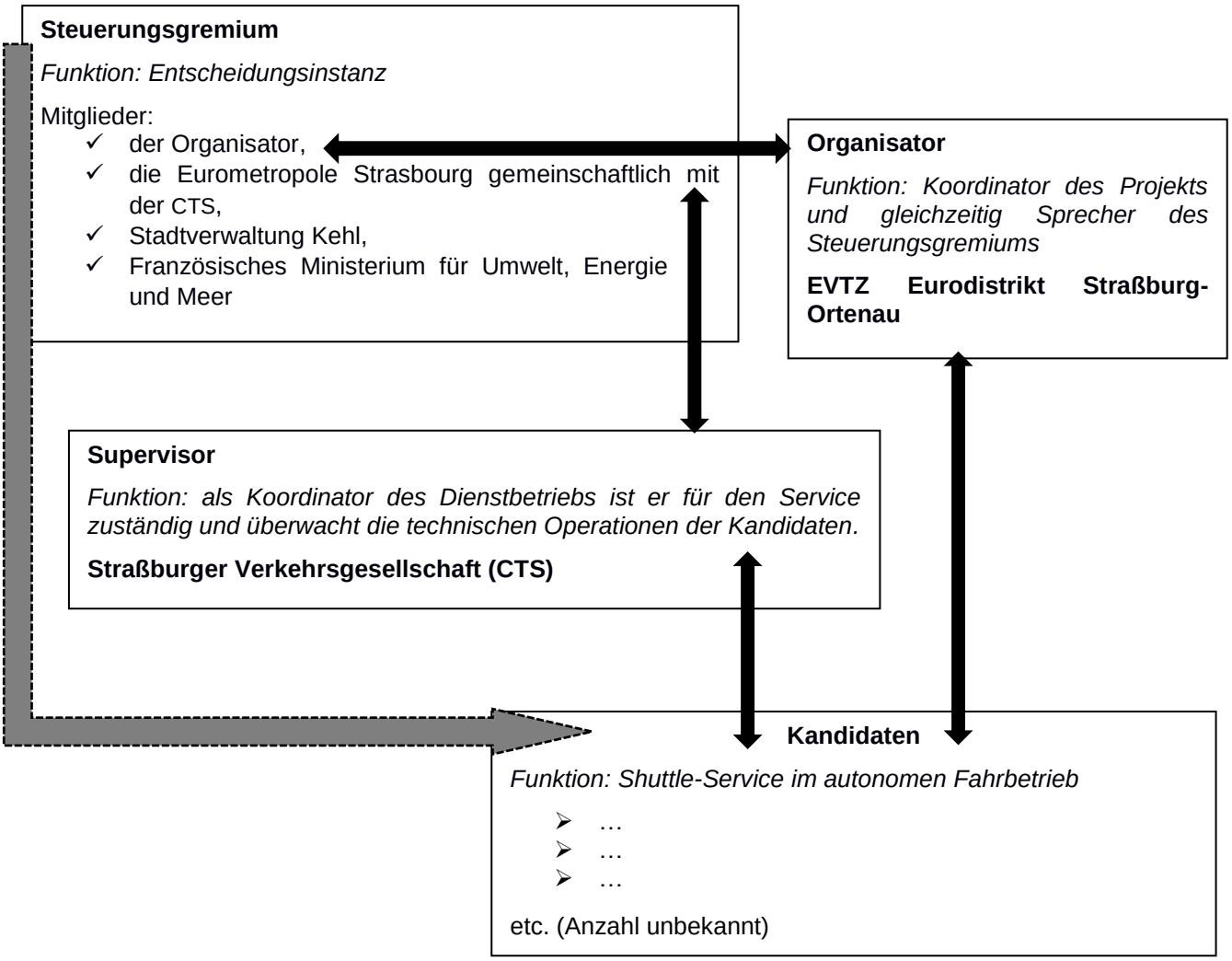
Der Organisator ist auch Sprecher des Steuerungsgremiums gegenüber den Medien und Dritten. Dieser teilt den Kandidaten die Entscheidungen des Steuerungsgremiums mit.

Das Steuerungsgremium stützt sich auf verschiedene Experten, vor allem aus dem technischen und behördlichen Bereich; u.a. die Bundesanstalt für Straßenwesen – BASt, das Forschungszentrum Informatik (FZI) und das Regierungspräsidium Freiburg.

Zum geeigneten Zeitpunkt kann der Organisator den Kandidaten spezielle Ansprechpartner für technische, funktionelle oder operationelle Aspekte zuweisen.

Die Straßburger Verkehrsgesellschaft, die den öffentlichen Personennahverkehr in der Eurometropole Straßburg betreibt, koordiniert in ihrer Rolle als Supervisor den Dienstbetrieb; ihre genaue Rolle wird im Pflichtenheft detailliert beschrieben.

Organisationsschema



2.3) Zeitplan

06. Februar 2017	Versand der Aufforderung zur Interessenbekundung,
28. Februar 2017, 12 Uhr	Stichtag für die Einreichung der Bewerbungsunterlagen,
17. März 2017	Mitteilung der Entscheidungen der Kandidaten-Vorauswahl,
bis 30. April 2017	konzertiertes Verfahren der Erstellung des Regelwerks und des Pflichtenheftes,
30. April	Zustellung des endgültigen Regelwerks und des Pflichtenheftes,
Anfang Juni	Vorstellung des Wettbewerbs im Beisein der Teilnehmer,
12. bis 16. Juni 2017	Testbetrieb für die Wettbewerbsteilnehmer,
19. bis 22. Juni 2017	Durchführung des Wettbewerbs,
22. Juni 2017	Verleihung der Wettbewerbsauszeichnungen und des Publikumspreises des Wettbewerbs.

2.4) Erteilung der erforderlichen Genehmigungen

Es handelt sich hierbei um individuelle Genehmigungen, die für das automatisierte und autonome Fahren auf öffentlichen Straßen erforderlich sind. Hierfür bestehen unterschiedliche Zuständigkeiten in den beiden Ländern:

- In Frankreich wird die Erteilung derartiger Ausnahmegenehmigungen zentral geregelt. Es handelt sich hier um ein Ausnahmeverfahren für die zeitweilige und beschränkte Zulassung eines Fahrzeugs. Die Zulassung wird vom französischen Verkehrsministerium (MEEM) erteilt. Kontakt: Jean-Baptiste Autissier (MEEM, mail: jb.autissier@developpement-durable.gouv.fr)
- In der Bundesrepublik Deutschland liegt die Zuständigkeit bei den Ländern, in diesem Fall beim Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg und dessen nachgeordneten Behörden. Erforderliche Ausnahmegenehmigungen sind gegebenenfalls beim Regierungspräsidium Freiburg und beim Landratsamt Ortenaukreis zu beantragen. Kontakt: Alfons Bank (Regierungspräsidium Freiburg, mail: alfons.bank@rpf.bwl.de@rpf.bwl.de)

Die Vorauswahl der Hersteller, die sich im Rahmen des Wettbewerbs beworben haben, verpflichtet die zuständigen Behörden auf beiden Seiten der Grenze nicht zur Erteilung der erforderlichen Genehmigungen. Diese unterliegen den jeweils geltenden Rechtsvorschriften.

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Anwesenheit eines für das Fahrzeug ausgebildeten Fahrzeugführers an Bord jedes Vorführ-Shuttles zwingend vorgeschrieben ist. Dieser muss in der Lage sein, jederzeit in den Fahrbetrieb korrigierend einzugreifen und das Shuttle im Notfall zu stoppen. Es obliegt jedem Kandidaten, diese Verpflichtung zu berücksichtigen und umzusetzen.

Ein Bewerber wird nicht zur Teilnahme an der finalen Phase des Wettbewerbs zugelassen, wenn er nicht die beidseits der Grenze zum Experimentalbetrieb geforderten Genehmigungen erlangt hat.

2.5) Ablauf der Vorführungen

Die Angehörigen des Organisationskomitees haben – jeder, soweit es ihn betrifft – folgende Aufgaben:

- Sicherstellung der Zufahrt der Bewerber zur Demostrecke zwecks Vorführung des Shuttles, einschließlich vorbereitender Arbeiten und Maßnahmen der Verkehrspolizei. Der Organisatior übermittelt den vorausgewählten Bewerbern ein Dossier „Itinéraire du challenge“ (Wettbewerbsstrecke), das den Genehmigungsanträgen beizufügen ist (siehe Abschnitt 2.4).
- Zuweisung von Zeitfenstern für die Vorführung jedes vorausgewählten Bewerbers,
- Bereitstellung eines rund um die Uhr bewachten Bereichs zum Abstellen der automatisierten Shuttles,
- Gewährleistung der Voranmeldung und Anmeldung des Publikums, das an der Vorstellung teilnehmen möchte,
- nach Nutzung der Shuttles Registrierung der Meinung der Fahrgäste, deren Zusammenfassung und Auswertung für die Verleihung des Publikumspreises.

Die Bewerber haben – jeder, soweit es ihn betrifft – folgende Verantwortlichkeiten:

- rechtzeitige Erlangung der zur Durchführung der Demonstrationsfahrten erforderlichen Genehmigungen,
- Sicherstellung des Einsatzes ihrer Shuttles auch während der Testläufe, einschließlich der Bereitstellung der Fahrzeugführer sowie des Instandhaltungs- und Sicherheitspersonals, das der jeweilige Bewerber für den ordnungsgemäßen Ablauf seiner Vorführung als zweckdienlich erachtet und das über die notwendigen Befugnisse und die erforderliche Fahrerlaubnis verfügt. Diese müssen ebenso wie die für den Experimentalbetrieb erforderlichen Versicherungsbescheinigungen vor dem Beginn des Probelaufs nachgewiesen werden.
- Gewährleistung der Wartung und Instandhaltung ihrer Shuttles.

2.6) Übernahme der Wettbewerbskosten

Jeder Bewerber trägt die mit seiner eigenen Teilnahme verbundenen direkten Kosten. Dabei handelt es sich insbesondere um die Kosten für die erforderlichen behördlichen Ausnahmegenehmigungen für den Fahrzeugeinsatz, die Bereitstellung des Personals zum Betreiben der Shuttles in der Testphase und während des Wettbewerbs, die Kosten für die Überführung und das Betreiben der Shuttles vor Ort sowie für deren Instandhaltung, Bewachung und Versicherung in Bezug auf Schäden, die Dritten oder öffentlichen Infrastrukturen entstehen können.

3) Teilnahmeberechtigung

An der vorliegenden Aufforderung zur Interessenbekundung beteiligen können sich **Unternehmen aller Länder, die automatisierte Shuttles konzipieren und/oder herstellen**, dies unter Ausnahme jedes sonstigen Unternehmens oder jeder sonstigen natürlichen Person.

Des Weiteren müssen Unternehmen, die nicht über eine Niederlassung in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union verfügen, im Rahmen ihrer Bewerbung von einem in der Europäischen Union ansässigen Beauftragten vertreten werden.

4) Bewerbungsmodalitäten

4.1) Bewerbungsunterlagen

Entwickler oder Hersteller, die an diesem Wettbewerb interessiert sind, werden aufgefordert, dem Organisator vor dem Stichtag für die Einreichung der Interessenbekundungen ein Dossier in einem versiegelten Umschlag zu übermitteln (wahlweise auf Englisch, auf Französisch oder auf Deutsch).

- Anhang A (Anschreiben zur Bekundung des Interesses, an diesem Wettbewerb teilzunehmen), ausgefüllt und unterzeichnet,
- Anhang B (administrative Angaben), ausgefüllt und unterzeichnet,
- Anhang C (technisches Dossier), ausgefüllt und unterzeichnet:
  - C1: Referenzen des Kandidaten, die die professionelle und finanzielle Leistungsfähigkeit des Kandidaten belegen;
  - C2: Vorstellung des vorgeschlagenen Shuttles und Nachweis seiner Ausgereiftheit, einschließlich Tests und frühere Vorführungen.

Die oben genannten Anlagen A, B und C sind die Anhänge der Interessenbekundung.

4.2) Prüfung der Bewerbungsunterlagen

Die Bewerbungsdossiers werden durch das Steuerungsgremium geprüft. Die Entscheidungen über die Vorauswahl, die durch den Organisator zugestellt werden, werden auf der Grundlage der Beurteilung der Fähigkeit der Kandidaten getroffen, ihre Shuttles entsprechend dem Pflichtenheft in regelgerechter und sicherer Weise für die Fahrgäste und die anderen Verkehrsteilnehmer zu betreiben.
Bewerbungen von Unternehmen werden abgelehnt, die im Hinblick auf folgende Kriterien keine hinreichende Garantie beibringen können:

- Reputation, Professionalität, technischer Ausstattungsgrad und Beherrschung der Thematik, wofür in den Unterlagen die entsprechenden Referenzen beizubringen sind,
- Reifegrad des/der angebotenen Shuttle-Prototyps/-Prototypen.

4.3) Geheimhaltung

Die von den Bewerbern eingereichten Unterlagen werden vertraulich behandelt. Sie gelangen außerhalb des Steuerungsgremiums und seiner Experten nicht zur Verteilung.

5) Wettbewerbsregelwerk

Im Anhang zur vorliegenden Aufforderung zur Interessenbekundung ist das Wettbewerbsregelwerk (vorläufige Fassung) beigefügt.

Es umfasst folgende Teile und Abschnitte:

Teil I

a. Wettbewerbsorganisation

b. Vorauswahlverfahren

- ***c.*** Fertigstellung des Pflichtenhefts
- ***d.*** Fertigstellung des Wettbewerbsregelwerks
- ***e.*** Teilnahmebestätigung

Teil II

- ***f.*** Tests
- ***g.*** Evaluierung der Leistungen

Dieses Regelwerk ist im Hinblick auf Teil I bereits endgültig.

Die Abschnitte in Teil II können im Zuge des in Abschnitt d) beschriebenen Konzertierungsverfahrens bzw. als Konsequenz daraus nach Abstimmung mit den vorausgewählten Bewerbern noch weiter präzisiert und geändert werden. Durch diese vom Steuerungsgremium beschlossenen Änderungen darf die allgemeine Wirtschaftlichkeit des Wettbewerbs allerdings nicht in Frage gestellt werden und das eigentliche Anliegen des Wettbewerbs zwischen den Teilnehmern darf dabei keine substanzielle Änderung erfahren.

6) Pflichtenheft für die zu erbringenden Leistungen

Im Anhang zur vorliegenden Aufforderung zur Interessenbekundung ist das Pflichtenheft für die im Rahmen des Wettbewerbs zu erbringenden Leistungen (vorläufige Fassung) beigefügt. Darin sind die technischen und funktionalen Anforderungen festgelegt, die von jedem Teilnehmer erfüllt werden müssen und die Gegenstand des Wettbewerbs zwischen den Teilnehmern sind. Festgelegt werden darin zudem zusätzliche Leistungen in Vorbereitung (Testläufe) sowie in Nachbereitung (Abtransport der Ausrüstungen) des Wettbewerbs.

Es umfasst folgende Abschnitte:

- ***a.*** Rolle des Supervisors
- ***b.*** Streckenführung
- ***c.*** Zeitplan und Takt der Dienstleistung während des Wettbewerbes
- ***d.*** Aufnahme von Fahrgästen
- ***e.*** Backoffice
- ***f.*** Unterstellmöglichkeiten und Aufladen der Batterien
- ***g.*** Versicherungen und Verantwortlichkeiten
- ***h.*** Aufbau und Abtransport der Ausrüstungen und Installationen der Bewerber

Das Pflichtenheft kann im Zuge des in Abschnitt c) des Regelwerks beschriebenen Konzertierungsverfahrens bzw. als Konsequenz daraus nach Abstimmung mit den vorausgewählten Bewerbern noch weiter präzisiert und geändert werden. Durch diese durch das Steuerungsgremium einseitig beschlossenen Änderungen darf die allgemeine Wirtschaftlichkeit des Wettbewerbs allerdings nicht in Frage gestellt werden und das für die im Wettbewerb befindlichen Fahrzeuge geforderte Leistungsniveau darf dabei keine substanzielle Änderung erfahren, es sei denn, dass die Organisatoren und alle vorausgewählten Bewerber diesbezüglich zu einem Konsens gelangen.

Insbesondere wird von jedem Kandidaten in der Vorauswahl verlangt, die technischen Bedingungen genau anzugeben, die einen maximalen Erfolg seiner Vorstellung erlauben.
Die Anpassung bestimmter Parameter, die durch den Organisator im Aufruf zur

Interessenbekundung festgelegt wurden, kann auf der Grundlage von realisierbaren und begründeten Alternativvorschlägen berücksichtigt werden.

7) Wertigkeit der Dokumente

Sollten zwischen den Dokumenten Diskrepanzen bestehen, haben die Bestimmungen des Wettbewerbsregelwerks und des Pflichtenhefts Vorrang vor dem Wortlaut der vorliegenden Aufforderung zur Interessenbekundung.

Desgleichen haben die Bestimmungen des Wettbewerbsregelwerks Vorrang vor denen des Pflichtenhefts.

Die drei Dokumente werden auf Französisch, Deutsch und Englisch vorgelegt. Im Falle von Abweichungen zwischen den Versionen gilt die französische Version. Die beiden anderen Versionen sind nur Übersetzungen.

8) Verzicht auf Entschädigung

Die Kandidaten verzichten im Voraus auf jegliche Entschädigung oder Rechtsmittel gegenüber dem Organisator in folgenden Fällen:

- keine Vorauswahl des Kandidaten;
- Ausschluss aus dem Wettbewerb infolge des Probelaufs;
- Annullierung des Wettbewerbs, gleich aus welchem Grund;
- und allgemein jede Entscheidung des Organisators, die dazu geeignet ist, ihm zum Nachteil zu gereichen.

Dies gilt insofern als die entsprechenden Entscheidungen auf Grund der Klauseln des Aufrufs zur Interessenbekundung, des Regelwerks oder des Pflichtenheftes motiviert und gefasst wurden.

9) Kontakte

Eurodistrict Strasbourg-Ortenau

Frau Dr. Lioba MARKL-HUMMEL, Projektleiterin im Bereich Mobilität
Adressen :
Geschäftsräume : Fabrikstraβe 12, D-77694 Kehl, Deutschland
Sitz : 1, Parc de l'Etoile, 67076 Strasbourg Cedex, Frankreich
E-mail : lioba.markl-hummel@eurodistrict.eu

Eurométropole de Strasbourg

Frau Dr. Céline OPPENHAUSER, Chef de projets innovants, Service Déplacements, Direction de la Mobilité et des Transports
Adresse : 1 parc de l'Étoile, 67076 Strasbourg Cedex, Frankreich
E-mail : celine.oppenhauser@strasbourg.eu

Name des Unternehmens	

Der unterzeichnete xxxxxxxx erklärt, mit den notwendigen Vollmachten ausgestattet zu sein, und bekundet das Interesse der Firma xxxxxxxx, am internationalen Eurodistrikt-Wettbewerb für autonome Shuttles teilzunehmen, gemäß dem Aufruf zur Interessenbekundung vom 6. Februar.
Der Prototyp [oder das Modell] des Shuttles, den wir bei dem Wettbewerb vorstellen möchten, ist folgender/s: xxxxxx
Auf Grund unserer eigenen Tests und Experimente halten wir das Fahrzeug für hinreichend ausgereift und erprobt, um die im Rahmen des Wettbewerbs verlangten Operationen unter Gewährleistung der Sicherheitsbedingungen auszuführen.
Sie finden anliegend unsere Bewerbungsunterlagen, die ordnungsgemäß entsprechend den Vorgaben des Aufrufs zur Interessenbekundung zusammengestellt wurden; diese legen wir vor, um in die Vorauswahl der Kandidaten in dem Wettbewerb zu kommen.
Wir haben von den Verpflichtungen, die den Kandidaten obliegen, Kenntnis genommen, sowohl hinsichtlich der einzusetzenden Mittel als auch der technischen und funktionellen Einzelheiten sowie der Verpflichtungen und Verantwortlichkeiten des Kandidaten, so wie sie aus dem Aufruf zur Interessenkundgabe, den Klauseln des Regelwerks und des Pflichtenheftes hervorgehen, die dem Aufruf beigefügt sind.
Hiermit akzeptieren wir diese Verpflichtungen und unterwerfen uns vorbehaltslos unter die genannten Klauseln, und zwar ab der Phase der Vorauswahl und insgesamt für unsere Teilnahme am Wettbewerb im Falle der Vorauswahl.

Anrede und Name des Unterzeichneten	
Titel	
Datum	
	Unterschrift und Stempel

Angaben zum Unternehmen

Name des Unternehmens					
Geschäftssitz					
PLZ		Ort		Land	
SIRET-Nr.[1]				Kapital	
Firmenbezeichnung					
Leiter des Unternehmens					
Telefon		E-Mail			

gegebenenfalls: **Angaben zu der Niederlassung**, über die das Unternehmen ermächtigt wird, auf die Aufforderung zur Interessenbekundung zu antworten:

Name der Niederlassung					
PLZ		Ort		Land	
Firmenbezeichnung					
Leiter der Niederlassung					
Telefon		E-Mail			

gegebenenfalls: **Angaben zum Beauftragten des Unternehmens**, der ermächtigt ist, im Namen des Unternehmens auf die Aufforderung zur Interessenbekundung zu antworten (Kopie der Beauftragung ist beizubringen):

Name des beauftragten Unternehmens					
Geschäftssitz					
PLZ		Ort		Land	
SIRET-Nr.				Kapital	
Firmenbezeichnung					
Leiter des beauftragten Unternehmens					
Telefon		E-Mail			

Unterzeichneter

Anrede und Name des Unterzeichneten	
Titel	
Datum	Unterschrift

[1] Oder Äquivalent wie Nummer des Handelsregistereintrages

C1: Referenzen des Kandidaten, die die professionelle und finanzielle Leistungsfähigkeit des Kandidaten belegen;

C2: Vorstellung des vorgeschlagenen Shuttles und Nachweis seiner Ausgereiftheit, einschließlich Tests und frühere Vorführungen.

Eurodistrikt-Challenge für den Einsatz automatisierter Shuttles über den Rhein

unter der Schirmherrschaft

des französischen Staatsekretärs für Verkehr der französischen Ministerin für Umwelt, Energie und Meer (MEEM)

und des Verkehrsministers des Landes Baden-Württemberg,

mit der Unterstützung des deutschen Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

Pflichtenheft für die im Wettbewerb zu erbringenden Leistungen

(Version vom 06.02.2017)

im Rahmen der Aufforderung zur Interessenbekundung, herausgegeben vom Eurodistrikt Straßburg-Ortenau in Zusammenarbeit mit der Eurometropole Straßburg und der Stadt Kehl

Inhalt

a. Rolle des Supervisors durch die CTS 2
b. Streckenführung 3
c. Zeitplan und Takt der Erbringung der Dienstleistung während des Wettbewerbs 3
d. Aufnahme von Fahrgästen 3
e. Backoffice 4
f. Unterstellmöglichkeiten und Aufladen der Batterien 4
g. Versicherungen 4
h. Aufbau und Abtransport der Ausrüstungen und Installationen der Bewerber 4

a. Rolle des Supervisors, durch die CTS ausgeführt

Die Straßburger Verkehrsgesellschaft Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS)), die für den Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs in der Eurometropole Straßburg bevollmächtigt ist, gehört dem Steuerungsgremium an und koordiniert in ihrer Rolle als Supervisor den Dienstbetrieb. Sie wird mit der Überwachung des Teststreckenbetriebs während der Testläufe und im Zuge des Wettbewerbs beauftragt.

Der Supervisor steht in ständigem Kontakt mit den Backoffice-Bereichen der Teilnehmer, den mit der Verkehrsregelung beauftragten Behörden und der Verkehrspolizei.

Der Supervisor ist zuständig für die Koordination und die Leitung der für die Zeit des Wettbewerbs kreierten Linie.

Seine genaue Rolle wird nachfolgend beschrieben:

- Er berät alle Parteien zu Fragen bezüglich des Betriebs der die Zeit des Wettbewerbs kreierten Linie, insbesondere bzgl. Einzelheiten der von den Konkurrenten zu erbringenden Dienstleistungen (Trasse, Interface, Ausrüstung und vorübergehende Anpassungen, die der Vorbereitung bedürfen, etc.);
- er nimmt teil an den Entscheidungen des Steuerungsgremiums was die technischen Einrichtungen sowie die technischen Einzelheiten, die technischen Abnahmen der vorübergehenden Anpassungen und Ausrüstungen, die mit dem Betrieb verbunden sind;
- er sorgt für den ordnungsgemäßen Ablauf des Wettbewerbs, er vermerkt Verstöße gegen die Wettbewerbsregeln oder das Pflichtenheft und teilt diese dem Organisator mit. Er kann einen Kandidaten anweisen, unverzüglich oder binnen einer bestimmten Frist seine Vorstellung abzubrechen, sei es auf Grund einer Entscheidung des Organisators, sei es auf Grund seiner eigenen Entscheidung, wenn die Sicherheit nicht gewährleistet ist oder aus einem anderen zwingenden Grund. Die Kandidaten haben den Empfehlungen und Anweisungen des Supervisors Folge zu leisten.
- vorbehaltlich der effektiven Berücksichtigung ihrer Empfehlungen übt er während den operativen Phasen des Wettbewerbs direkt die Überwachung des vorübergehenden Dienstbetriebs aus, angefangen bei den vorhergehenden Tests bis hin zur Abstellung und zum Abbau (einschließlich der operationellen Regelung des Betriebs während der Bereitstellung des Service: Beschlüsse zur Eröffnung oder Schließung des Service, die Konkurrenten betreffende Betriebsentscheidungen, Takt, verschiedene Interaktionen, Behebung von Zwischenfällen oder Unfällen, Koordinierung der Backoffice-Bereiche der Konkurrenten, etc.); dies geschieht im engen Kontakt mit den städtischen und Polizeibehörden;
- er koordiniert den Betrieb von ihrer operativen Kommandozentrale aus in direkter Verbindung mit den Backoffice-Bereichen der Konkurrenten. Die Entscheidungen in

Echtzeit, die von dieser Kommandozentrale ausgehen, sind für die Teilnehmer bindend. Im Falle einer Missachtung dieser Entscheidungen ist die CTS ausdrücklich jedweder Verpflichtungen enthoben.

Er ist Ansprechpartner der Kandidaten in der Vorauswahl für alle Fragen bezüglich der technischen Funktionsbedingungen der Shuttles.

b. Streckenführung

Um den Rhein zu überqueren, benutzen die Shuttles die „neue Trambrücke“ auf der Trasse, die für Fußgänger und Fahrradfahrer reserviert ist. Der detaillierte Plan ist auf Nachfrage bei Frau Céline Oppenhauser (Eurometropole Strasbourg, celine.oppenhauser@strasbourg.eu) zu erhalten.

c. Zeitplan und Takt der Erbringung der Dienstleistung während des Wettbewerbs

Der Wettbewerb wird nach Sequenzen der Demonstration von Lösungen organisiert, die von den Kandidaten vorgestellt werden. Jedem Kandidaten wird eine bestimmte Anzahl von Vorstellungssequenzen zugeteilt, die im Voraus definierten Zeiträumen entsprechen, während welcher er über die Strecke verfügt, um seine Lösung vorzustellen. Der Organisator hat zwei bis zu drei Zeiträume pro Tag an den 3 Tagen des Wettbewerbs vorgesehen (entsprechend 6 bis 9 Vorstellungssequenzen, die auf die verschiedenen Kandidaten zu verteilen sind):

- von 09.30 bis 11.30 Uhr
- von 14.00 bis 16.00 Uhr
- von 19.00 bis 21.00 Uhr (optional)

Jedem Kandidaten in der Vorauswahl wird also eine bestimmte Anzahl von Vorstellungssequenzen innerhalb der Zeiträume an den drei Prüfungstagen des Wettkampfes zugeteilt.

Bei jeder Servicesequenz muss der Bewerber mindestens 5 Abfahrten pro Stunde garantieren und dabei eine Kapazität von ca. 40 Passagieren pro Stunde und Fahrtrichtung gewährleisten.

Der Bewerber muss sich so organisieren, dass er diesen Mindestanforderungen an die Taktung selbst bei einem teilweisen oder vollständigen Ausfall eines seiner Fahrzeuge genügt. Sein Betriebsplan muss vom Supervisor (siehe oben) bestätigt werden.

Zur Absicherung der Taktung kann jeder Teilnehmer so viele Fahrzeuge wie er wünscht vor Ort vorhalten und einsetzen.

Jedes Shuttle, das im Rahmen des Wettbewerbs auf öffentlichen Verkehrswegen fährt, unterliegt vollständig den lokal in Kraft befindlichen Verkehrsregeln.

d. Aufnahme von Fahrgästen

Bei den Demonstrationen erhalten nur ordentlich beim Organisator angemeldete Fahrgäste (entweder nach Voranmeldung oder an Ort und Stelle an den Haltestellen) vom Organisator die

Erlaubnis, ins Shuttle einzusteigen.

e. Backoffice

Jeder Teilnehmer muss auf eigene Kosten einen Backoffice-Bereich einrichten, der damit beauftragt ist, den Betrieb seiner Fahrzeuge abzusichern. Die Teilnehmer sind verpflichtet, alle Empfehlungen des Supervisors zum Betrieb ihrer Fahrzeuge, die während der Tests erarbeitet werden, umzusetzen.

Der Backoffice-Bereich jedes Teilnehmers muss in einer permanenten Funkverbindung zu den in seinen Fahrzeugen anwesenden Bedienern stehen. Durch diese Bestimmung wird bei einer Funktionsstörung eine große Reaktionsschnelle gewährleistet.

f. Unterstellmöglichkeiten und Aufladen der Batterien

Außerhalb des Fahrzeugbetriebs können die Fahrzeuge der Bewerber in gesicherten Bereichen abgestellt werden, die von der Eurometropole Strasbourg zur Verfügung gestellt werden.

Die Bewerber müssen dazu die Zahl der Fahrzeuge, die sie unterstellen wollen, sowie den Platzbedarf jedes Fahrzeugs angeben.

Die elektrischen Ladestationen werden von der Eurometropole Strasbourg auf ihre Kosten bereitgestellt. Jeder Bewerber muss dazu seinen Bedarf an installierter elektrischer Leistung, an Verbindungsleitungen und an Ladezeiten mitteilen.

g. Versicherungen und Verantwortlichkeiten

Die Teilnehmer betreiben ihre Fahrzeuge während des Wettbewerbs auf ihre volle eigene Verantwortung. Sie müssen sich insbesondere im Hinblick auf alle Schäden versichern, die Dritten (Fahrgäste, Infrastrukturen, sonstige Fahrzeuge usw.) entstehen können.

Bei Nichtbeachtung der unmittelbaren Anweisungen oder Empfehlungen des Organisators oder des Supervisors können diese nicht haftbar gemacht werden.

Die Teilnehmer betätigen ihre Fahrzeuge während der Dauer des Leerlauftests in ihrer alleinigen und vollständigen Verantwortung, sowohl auf französischem als auch auf deutschem Hoheitsgebiet.

h. Aufbau und Abtransport der Ausrüstungen und Installationen der Bewerber

Die Ausrüstungen der Bewerber müssen zu einem im Voraus bekanntgegebenen Termin vor Ort eintreffen. Mit dabei sein müssen alle technischen Unterlagen sowie der technische Referent des Herstellers.

Ebenso müssen die Ausrüstungen ab dem 23. Juni 2017 unter gleichen Bedingungen wieder abgebaut und abtransportiert werden.

Eurodistrikt-Challenge für den Einsatz automatisierter Shuttles über den Rhein

unter der Schirmherrschaft

des französischen Staatsekretärs für Verkehr der französischen Ministerin für Umwelt, Energie und Meer (MEEM)

und des Verkehrsministers des Landes Baden-Württemberg,

mit der Unterstützung des deutschen Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

Wettbewerbsregelwerk

(Version vom 06.02.2017)

im Rahmen der Aufforderung zur Interessenbekundung, herausgegeben vom Eurodistrikt Straßburg-Ortenau in Zusammenarbeit mit der Eurometropole Straßburg und der Stadt Kehl

Inhalt

TEIL I

A) Wettbewerbsorganisation 2
Artikel A.1: Zulassungsfähige Kandidaten 2
Artikel A.2: Zulassungsfähige Fahrzeuge 3
Artikel A.3: Beschreibung der Leistungen 3
Artikel A.4: Verkehrserlaubnis 3
Artikel A.5: Versicherungen 3
B) Vorauswahlverfahren 3
Artikel B.1: Allgemeines 3
Artikel B.2: Vorauswahlkriterien 4
Artikel B.3: Vertraulichkeit 4
Artikel B.4: Kommunikation 4
Artikel B.5: Mitteilung 4
C) Fertigstellung des Pflichtenhefts 5
Artikel C.1: Verfahren zur konzertierten Optimierung des endgültigen Pflichtenhefts 5
D) Fertigstellung des Wettbewerbsregelwerks 5
Artikel D.1: Verfahren zur konzertierten Optimierung des endgültigen Wettbewerbsregelwerks 5
E) Teilnahmebestätigung 5
Artikel E.1: Bestätigung 5

TEIL II

F) Tests 5
G) Evaluierung der Leistungen 6
Artikel G.1: Kriterien zur technische Evaluation 6
Artikel G.2: Kriterien zur Evaluation durch die Fahrgäste 6
Artikel G.3: Verleihung der Trophäen und Preise 6

TEIL I

A) Wettbewerbsorganisation

Artikel A.1: Zulassungsfähige Kandidaten

Die einzigen zulassungsfähigen Kandidaten sind die Hersteller oder Planer von zulassungsfähigen Fahrzeugen im Sinne des folgenden Art. A 2, ohne Einschränkung der Nationalität.
Die Etappe der Vorauswahl gestattet, sich der Ernsthaftigkeit der Kandidaten und ihrer Fähigkeit, den Anforderungen des Wettbewerbs gerecht zu werden, indem sie hinreichend tüchtige Fahrzeuge sicher in den Straßenverkehr bringen, zu vergewissern.
Die Kandidaten sollen ihre Ernsthaftigkeit und ihre Befähigung ohne feste Formvorgaben beweisen durch Elemente ihres Dossiers, das sie zur Unterstützung ihrer Kandidatur eingereicht haben (Referenzen, frühere Vorstellungen ihres Fahrzeugs, eventuell Einsatz ihres Fahrzeugs im Rahmen eines effektiven Beförderungsangebots).

Artikel A.2: Zulassungsfähige Fahrzeuge

Zulässig sind nur Fahrzeuge vom Type „Shuttle“ mit elektrischem Antrieb, die in der Lage sind, mindestens sieben und höchstens zwanzig Fahrgäste zu befördern.

Die eingesetzten Fahrzeuge müssen sicherstellen, dass bei Auftreten einer Gefahrensituation ein im Fahrzeuginnern anwesender Bediener die Fahrzeugführung vollständig und unverzüglich unter seine Kontrolle bringen kann. Die ständige Anwesenheit eines solchen Bedieners im Innern des Fahrzeugs, das im fahrerlosen Verkehrsmodus eingesetzt ist, ist obligatorisch. Die Art der Steuerungselemente ist nicht vorgeschrieben.

Artikel A.3: Beschreibung der Leistungen

Die Vorführungen ihrer Fahrzeuge, die die Kandidaten während der operativen Phase des Wettbewerbs durchführen müssen, ob es sich die Tests im Vorfeld handelt oder um Endprüfungen, die Gegenstand des Wettbewerbs sind, werden im Pflichtenheft beschrieben.

Artikel A.4: Verkehrserlaubnis

Die Vorauswahl der Hersteller, die sich im Rahmen des Wettbewerbs beworben haben, verpflichtet die zuständigen Behörden auf beiden Seiten der Grenz nicht, die erforderlichen Genehmigungen zu experimentalen oder Vorführzwecken im öffentlichen Straßennetz zu erteilen. Die Erteilung dieser Genehmigungen unterliegt weiterhin den geltenden Bestimmungen.
Die Kandidaten in der Vorauswahl werden gebeten, ihre Genehmigungsanträge unverzüglich nach Zustellung des endgültigen Pflichtheftes einzureichen.
Der Veranstalter teilt ihnen zu diesem Zweck die notwendigen Informationen bezüglich der allgemeinen Prüfungsbedingungen im Straßenverkehr beim Wettbewerb mit, in der von den zuständigen Behörden verlangten Form.
Ein Bewerber wird nicht zur Teilnahme an der finalen Phase des Wettbewerbs zugelassen, wenn er nicht die beidseits der Grenze geforderten Genehmigungen erlangt und diese dem Organisator vorgelegt hat.

Artikel A.5: Versicherungen

Während der operativen Phasen des Wettbewerbs (inkl. Tests) betreiben die Teilnehmer ihre Fahrzeuge auf ihre volle eigene Verantwortung. Sie müssen sich insbesondere im Hinblick auf alle Schäden versichern, die ihren Fahrgäste oder Dritten in körperlicher oder materieller Hinsicht entstehen; dies schließt eventuelle Schäden an der öffentlichen Infrastruktur ein.
Ein Bewerber wird nicht zur Teilnahme an den operativen Phasen des Wettbewerbs zugelassen, wenn er dem Steuerungsgremium nicht die geforderten Versicherungsnachweise vorgelegt hat.

B) Vorauswahlverfahren

Artikel B.1: Allgemeines

Nur Dossiers, die auf den Aufruf zur Interessenbekundung reagieren und vollständig und ordnungsgemäß vor dem 28. Februar 2017 um 12.00 Uhr (MEZ) eingereicht werden, finden Berücksichtigung.
Die Vorauswahl wird vom Pilotausschuss vorgenommen. Die entsprechenden Entscheidungen werden durch den Organisator zugestellt.

Artikel B.2: Vorauswahlkriterien

Der Veranstalter berücksichtigt nach Prüfung sämtlicher Dossiers alle diejenigen Kandidaten, deren Unterlagen erkennen lassen, dass ihre Bewerbung folgenden Kriterien entspricht:

- Die vorgeschlagenen Fahrzeuge sind zulassungsfähig hinsichtlich der besonderen Eigenschaften entsprechend Art. A.2 (s.o.);
- Der Kandidat ist zulässig auf Grund der Kriterien entsprechend Art. 3 des Aufrufs zur Interessenbekundung,

sowie der Kriterien entsprechend Art. 4 des Aufrufs zur Interessenbekundung (4.2).
Auf keinen Fall wird der Veranstalter mehr als fünf Kandidaten in die Vorauswahl nehmen. Gegebenenfalls wird die Entscheidung auf der Grundlage einer Benotung der für die Vorauswahl in Frage kommenden Kandidaten getroffen; diese Benotung wird durch das Steuerungsgremium unter Beachtung der oben genannten Kriterien vorgenommen.

Artikel B.3: Vertraulichkeit

Die Kandidaten sind zur Verschwiegenheit verpflichtet: Sie verpflichten sich zur Unterlassung jeglicher Mitteilung während der gesamten Phase des Vorauswahlverfahrens.
Während der Dauer des Verfahrens bis zur Verleihung der Trophäen und 3 Jahre danach verbieten sich die ausgewählten und nicht ausgewählten Kandidaten, aus welchen Gründen auch immer, jegliche Information bzgl. Geschäften oder Unternehmen, die ihnen im Zusammenhang mit dem Wettbewerb mitgeteilt wurde oder ihnen bekannt geworden ist, zu nennen oder zu verbreiten, sei es in direkter oder indirekter Weise.

Artikel B.4: Kommunikation

Das Steuerungsgremium leitet die Kommunikationsflüsse im direkten oder indirekten Zusammenhang mit dem Wettbewerb.
Er validiert insbesondere die Mitteilungen, die die Kandidaten im Laufe des Verfahrens zu machen beabsichtigen – von der Vorauswahl bis hin zum Ausgang des Wettbewerbs. Die Kandidaten verpflichten sich, ihm jegliches interne oder externe Mitteilungsvorhaben vorzulegen, sofern sie ihre Bewerbungsunterlagen als Antwort auf den Aufruf zur Interessenbekundung eingereicht haben.
Den Kandidaten steht es jedoch vor der Einreichung des Dossiers frei zu kommunizieren – insbesondere über die Tatsache, dass sie kandidieren; dies hat unter strenger Beachtung des Regelwerks und der Regeln des „Fair Play“ zu geschehen, die von einem seriösen Kandidaten zu erwarten sind (keine Verunglimpfung noch Vergleiche der Kandidaten zu ihrem eigenen Vorteil, etc.).
Das Steuerungsgremium wird am Ende des Wettbewerbes diejenigen Informationen definieren, die die Konkurrenten verwenden können, und jene, die vertraulich bleiben, damit die Kandidaten Nutzen aus ihrer Teilnahme an dem Wettbewerb ziehen können.

Artikel B.5: Mitteilung

Der Organisator teilt den Bewerbern die Liste der vorausgewählten Teilnehmer bis spätestens 17. März 2017 mit. Die vorausgewählten Bewerber werden dann aufgefordert, an der konzertierten Optimierung des endgültigen Pflichtenhefts für die Leistungserbringung sowie des endgültigen Wettbewerbsregelwerks mitzuwirken. Diese Verfahren werden in den Unterabschnitten C1 und D1 beschrieben.

C) Fertigstellung des Pflichtenhefts

Artikel C.1: Verfahren zur konzertierten Optimierung des endgültigen Pflichtenhefts

Das technische Pflichtenheft für die Leistungen wird nach Diskussion zwischen den vorausgewählten Bewerbern und dem Organisator vervollständigt und geändert. Eine erste Abstimmungsberatung dazu findet Ende März 2017 statt. Nach dieser ersten Beratung wird vom Organisator eine erste geänderte Version vorgeschlagen. Bei Bedarf wird Ende April 2017 eine zweite Abstimmungsberatung organisiert. Nach dieser Beratung wird die endgültige Version des Pflichtenhefts für die Leistungserbringung festgelegt und den Bewerbern übermittelt.

D) Fertigstellung des Wettbewerbsregelwerks

Artikel D.1: Verfahren zur konzertierten Optimierung des endgültigen Wettbewerbsregelwerks

Das vorliegende Regelwerk wird (nur im Hinblick auf Teil II) nach Diskussion zwischen den vorausgewählten Bewerbern und dem Organisator vervollständigt und geändert. Eine erste Abstimmungsberatung dazu findet Ende März 2017 statt. Nach dieser ersten Beratung wird vom Organisator eine erste geänderte Version vorgeschlagen. Bei Bedarf wird Ende April 2017 eine zweite Abstimmungsberatung organisiert. Nach dieser Beratung wird die endgültige Version des Wettbewerbsregelwerks festgelegt und den Bewerbern übermittelt.

Diese Abstimmungsberatungen können mit denen zum endgültigen Pflichtenheft zusammengelegt werden.

E) Teilnahmebestätigung

Artikel E.1: Bestätigung

Nach Zustellung des Regelwerks und des endgültigen Pflichtenheftes, das aus dem konzertierten Prozess der Erstellung hervorgeht, werden die Kandidaten in der Vorauswahl vom Veranstalter aufgefordert, innerhalb einer Woche ihre Teilnahme zu bestätigen.

TEIL II

F) Tests

In der Woche vor der offiziellen Vorführung im Rahmen des Wettbewerbs sollen die Bewerber auf der künftigen Wettbewerbsstrecke diverse Tests absolvieren, wie im Pflichtenheft beschrieben.

Bei diesen Tests sind an Bord eines bestimmten Shuttles nur die Bediener und Vertreter des Kandidaten zugelassen, der es zum Funktionieren bringt, sowie Personen, die durch den Bediener bestimmt werden; Publikum ist ausdrücklich ausgeschlossen.

Der Organisator kann nach Maßgabe der Ergebnisse dieser Tests und eventuell auf Empfehlung der zuständigen Behörden zur Erteilung der Betriebserlaubnis, der lokalen Verkehrsbehörden oder der Verkehrspolizei oder der Überwachungsdienste der Tests den offensichtlich ungenügenden Kandidaten ihren Ausschluss aus dem Wettbewerb mitteilen, insofern als die Vorführungen mit Testcharakter gezeigt haben, dass die Leistungen ihrer Fahrzeuge klar unzureichend waren und ein exzessives Risiko zur Verkehrsstörung auf der Trasse darstellten oder die Fahrgäste oder Dritte in Gefahr brachten.

G) Evaluierung der Leistungen

Artikel G.1: Kriterien zur technische Evaluation

Die Trophäen, die im Rahmen dieses Wettbewerbs verliehen werden, erhalten alle Kandidaten, die während der gesamten Testdauer den Service erfolgreich betrieben haben.
Diese Evaluation erfolgt auf der Grundlage der durch den Supervisor an das Steuerungsgremium weitergeleiteten Erfolge und Misserfolge.

Artikel G.2: Kriterien zur Evaluation durch die Fahrgäste

Die festgelegten Kriterien für die Bewertung durch die Fahrgäste, die mit dem Shuttle gefahren sind, sind folgende:

- Die Umweltbelastung;
- Die Zugänglichkeit;
- Der Komfort an Bord;
- Die Bewertung der Innovation vom Standpunkt der wahrgenommenen Verlässlichkeit;
- Die Bewertung der Innovation vom Standpunkt des angebotenen Service.

Das endgültige Regelwerk setzt die Gewichtung dieser Kriterien fest, wobei diese ergänzt und gegebenenfalls präzisiert werden.

Artikel G.3: Verleihung der Trophäen und Preise

Die Zeremonie der Verleihung der Trophäen und des Preises an die Gewinner des Wettbewerbs findet in Straßburg am 22. Juni 2017 nach Abschluss der Demonstrationen statt.