



Eckpunktepapier für die Kreistage der Verbundlandkreise

Wesentliche Merkmale der zukünftigen Vergabe von Busverkehren in den Verbundlandkreisen

Vorbemerkung

Im Rahmen der ersten Vergaberunde hatten die VVS-Verbundlandkreise in den vergangenen Jahren zahlreiche Vergabeverfahren durchgeführt, die auf große Resonanz bei den Verkehrsunternehmen gestoßen sind und ausnahmslos – ohne Rechtsstreitigkeiten – mit einem Vertragsschluss beendet wurden. Vor der nun anstehenden zweiten Vergaberunde haben sich die Verbundlandkreise unter Einbeziehung des neuen Verbundlandkreises Göppingen unter Beteiligung des VVS, der Anwaltskanzlei BBG sowie des Planungsbüros plan:mobil die bisherigen Vergabeunterlagen evaluiert und überarbeitet. Zudem fanden Experten-Gespräche mit anderen Verkehrsverbänden statt. Im Ergebnis dieses Prozesses stehen in vielen Punkten erneuerte Vergabeunterlagen.

Zu den Vergabeunterlagen gehören die Standards im Busverkehr der Verbundlandkreise im VVS, die Leistungsbeschreibung, sowie ein ergänzendes Dokument zur Vorabbekanntmachung (VAB).

Weiterhin soll es künftig eine Qualitätssicherungsvereinbarung geben, die für eigenwirtschaftliche Verkehre gelten wird und dafür sorgt, dass die Einhaltung von verbindlich zugesicherten Qualitätsstandards besser durchgesetzt werden kann.

Für den Landkreis Göppingen werden die neuen Vergabe-Standards der Verbundlandkreise ebenfalls gelten. Die wesentlichen Merkmale der Vergabeunterlagen haben wir im Folgenden zusammengetragen. Dabei wurde auf Hinweise verzichtet, die sich auf die vorausgegangene Vergaberunde in den Alt-Verbundlandkreisen beziehen.

1. Standards

1. Fahrzeugdesign

Die Busse, die im Auftrag der VVS-Verbundlandkreise unterwegs sind, sollen künftig eine einheitliche Farbgebung erhalten. Das Design wurde gemeinsam mit dem VVS entwickelt. Die Grundfarbe ist weiß. Zur Auflockerung der Optik werden kleinere Flächen in VVS-Orange gehalten. Die VVS-Verbundlandkreise haben beim Fahrzeug-Design Wert auf ein edles und hochwertiges Erscheinungsbild mit hohem Wiedererkennungswert gelegt. In Zusammenhang mit den neuen Vorgaben zum Fahrzeugdesign

wird künftig Fensterwerbung mit Ausnahme des Heckfensters ausgeschlossen. Ausgenommen von den Vorgaben zum Fahrzeugdesign sind Busse, die ausschließlich für Schüler- oder Verstärkerfahrten eingesetzt werden.

1.1. Fahrzeugausstattung

Die Standards wurden hinsichtlich der Fahrzeugausstattung auf den neusten technischen Stand gebracht. Um den ÖPNV für die Fahrgäste attraktiver und barrierefreier zu gestalten, sollen hohe Anforderungen an die Fahrzeugausstattung vorgegeben werden. Diese Kriterien werden im Nahverkehrsplan enthalten sein und werden dementsprechend bei den Vergaben umgesetzt. So sind alle Fahrzeuge mit WLAN auszurüsten, alle Zweier- und Vierersitzgruppen mit USB-Ladebuchsen auszustatten sowie alle Sitze in Fahrtrichtung anzuordnen, es sei denn diese bilden eine Sitzgruppe mit gegenüberliegenden Sitzen.

Zur Verbesserung der Barrierefreiheit sollen alle Busse zukünftig mit einer elektronischen Rampe ausgestattet werden.

Des Weiteren sollen alle Fahrzeuge mit automatischen Fahrgastzählssystemen (AFZS) ausgestattet werden. Die Daten aus den Fahrgastzählssystemen sollen mittelfristig für eine Verbesserung der Fahrgastinformation genutzt und dadurch Besetzungsgrade an die Fahrgäste kommuniziert werden.

Ausgenommen von den Vorgaben zur Fahrzeugausstattung sind Busse, die ausschließlich für Schüler- oder Verstärkerfahrten eingesetzt werden.

1.2. Mehrkosten

Die hohen Kriterien an die Fahrzeuge sind mit Mehrkosten verbunden. Durch die Limitierung der Werbeflächenbelegung erhalten die Verkehrsunternehmen weniger Werbeeinnahmen.

2. Leistungsbeschreibung / ÖDLA bzw. ergänzendes Dokument zur VAB

Die Leistungsbeschreibung kann stellenweise individuell für jedes Linienbündel angepasst werden.

2.1. Dynamisierung

Bei der Vergabeentscheidung ist zu 70% der angebotene Preis der Leistungen entscheidend. 30% der Wertung eines Angebotes umfasst zusätzliche Qualitätsmerkmale wie eine hohe Eigenerbringungsquote oder Umwelteigenschaften der eingesetzten Busse (Näheres unter Ziffer 3.).

Der Preis setzt sich aus den Preisbestandteilen für Fahrzeugkapitalkosten, den Kosten für Fahrplanstunden (bsp. Personalkosten), den Kosten für Fahrplankilometer (bsp. Treibstoff, Verschleiss) sowie den Kosten für Overhead-Kosten (Regiekosten) zusammen.

Bei der Preisgleitung bzw. Dynamisierung wird die Fortschreibung der verschiedenen Kostenkomponenten künftig am so genannten BW-Index ÖPNV ausgerichtet. Dieser bildet die Preisentwicklung in Baden-Württemberg deutlich besser ab als die bislang

verwendeten Index-Zahlen. Darüber hinaus werden künftig auch Regiekosten, unter denen sämtliche Overhead-Kosten subsummiert werden, dynamisiert.

2.2. Wartezeitvorschriften

Verpasste Anschlüsse gehören zu den größten Ärgernissen von Fahrgästen im ÖPNV. Aus diesem Grund sind Mechanismen zur Anschluss-Sicherung wichtig und sollen künftig verpflichtend in den Vergabeunterlagen aufgenommen werden. Hierbei wird Linie für Linie, getrennt nach unterschiedlichen Tageszeiten, vorgegeben, wie viele Minuten die Busse an Verknüpfungshaltestellen zu weiterführenden Verkehrsmitteln auf verspätete Zubringer-Bahnen warten müssen. Bei der Bemessung der jeweils passenden maximalen Wartezeit spielen verschiedene Aspekte wie die Fußwege, die Taktung, die tageszeitabhängige Lastrichtung und Verkehrsbelastung sowie etwaige Verspätungspuffer und weitere Anschlüsse eine Rolle. Die Wartezeitvorschriften müssen technisch abgesichert werden, sodass das Fahrpersonal die jeweils anzuwendende Wartezeit direkt auf dem Bordcomputer angezeigt bekommt.

2.3. Abrechnung von Zubestellungen

Für die Kostenberechnung von Zubestellungen soll ein einfaches Verfahren zur Anwendung kommen, bei dem die abzurechnenden Kilometer und Stunden bei Zubestellungen sich direkt aus den zusätzlichen Fahrplan-Kilometern und Fahrplan-Stunden ergeben.

2.4. Mehrkosten

Je nach Ausgestaltung der Leistungsbeschreibung können Mehrkosten entstehen, wobei die umfangreichere Dynamisierung der Kosten auch unabhängig vom Linienbündel zu Mehrkosten führen wird.

3. Wertungskriterien

Künftig ist der Angebotspreis eines von mehreren Zuschlagskriterien. Damit nicht nur der Preis für den Zuschlag ausschlaggebend ist, soll in der Wertung auch die Qualität eine Rolle spielen. Dies soll dazu führen, dass die Qualität bei der Vergabeentscheidung eine größere Rolle spielt und dadurch ein qualitativ höherwertiger Busverkehr angeboten werden kann.

Die Zuschlagskriterien sollen sich wie folgt darstellen:

Zuschlagskriterium 1: der Angebotspreis (inkl. Zubestellszenario) zu 70 %

Der Angebotspreis hat künftig einen Einfluss von 70 % auf die Zuschlagserteilung, d.h. in diesem Kriterium können maximal 70 von 100 Punkten der Gesamtbewertung erreicht werden. Innerhalb des Wertungskriteriums werden linear abgestuft Punkte für Angebote vergeben, die innerhalb einer Bandbreite von 30 % über dem günstigsten Angebotspreis liegen. Ein Angebot, das 30 % oder mehr über dem günstigsten Angebotspreis liegt erhält 0 Punkte.

Zudem wurde der Angebotspreis um ein Zubestellszenario ergänzt. Dabei wird unterstellt, dass sich während der Vertragslaufzeit Zubestellungen in einem festgelegten

Volumen (= Szenario) ergeben. Für diese fiktive Zubestellung, die in Form von Stunden, Kilometern und Fahrzeugen genau beschrieben ist, muss das Busunternehmen separate Preise angeben, die beim Angebotspreis berücksichtigt werden. Der Vorteil dieses Verfahrens ist, dass die Busunternehmen selbst festlegen können, zu welchen Kosten sie Zubestellungen produzieren wollen. Das Zubestellszenario fließt in die Wertung des Angebotspreises mit ein.

☞ Zuschlagskriterium 2: vom Bieter angebotene Mehrleistungen zu 5 %

Die Busunternehmen werden künftig auch in Vergabeverfahren die Möglichkeit haben, verkehrliche Mehrleistungen anzubieten. Bislang war das nur im Genehmigungswettbewerb bei eigenwirtschaftlichen Verkehren möglich. Verkehrliche Mehrleistungen können beispielsweise Taktverdichtungen oder Verlängerungen der Betriebszeit sein. Dadurch können Unternehmen ihr lokales Know-how ausspielen und kreative Ideen für verkehrliche Mehrleistungen in ihren Angeboten vorsehen. Den Fahrgästen in den VVS-Verbundlandkreisen werden die zusätzlichen Angebote zugutekommen.

In Abstimmung mit dem VVS und den Verbundlandkreisen wird aktuell für dieses Zuschlagskriterium ein Bewertungsraster final abgestimmt, welches die Bewertung der Mehrleistungen standardisiert und vereinheitlicht. Dieses Raster definiert, was als Mehrleistung gewertet werden kann. Dabei werden die angebotenen Mehrleistungen in einem festgelegten, angemessenen Verhältnis zur jeweiligen Grundleistung bis zu einer maximalen Punktzahl von 5 Punkten bewertet.

☞ Zuschlagskriterium 3: die vom Bieter angebotene Mindesteigenerbringungsquote zu 10 %

Je mehr Anteil der Leistung die Auftragnehmer künftig selbst erbringen und nicht an Subunternehmen weitergeben, desto mehr Punkte können sie in diesem Zuschlagskriterium 3 sammeln. Wenn der Auftragnehmer zur Erbringung der Verkehrsleistung Subunternehmen einsetzt, entstehen im Abstimmungsprozess weitere Schnittstellen. Oft sind die Ansprechpartner der Auftragnehmer nicht direkt auskunftsfähig, weil sie sich erst mit ihren Subunternehmen abstimmen müssen. Zudem konnte in der Vergangenheit häufig festgestellt werden, dass bestimmte Qualitätsmaßstäbe beim Einsatz von Subunternehmen schwieriger durchzusetzen sind.

Die wertungsrelevante Bandbreite für die angebotene Mindesteigenerbringungsquote beträgt 50 % bis 75 %. Die Einhaltung der vorgegebenen Minimalquote von 50 % erhält als Untergrenze 0 Punkte. Darüber erhält jeder Prozentpunkt mehr angebotene Eigenerbringung 0,4 Punkte bis zu einem Maximum von 10 Punkten bei einer Eigenerbringungsquote von 75 %. Die Begrenzung der Bandbreite auf 75 % dient dem Schutz derjenigen mittelständischen Verkehrsunternehmen, welche nur als Subunternehmer tätig werden.

☞ Zuschlagskriterium 4: die vom Bieter angebotene bessere Fahrzeugumwelteigenschaften zu 15 %

Zur Erfüllung der gesetzlichen Vorgaben des Saubere-Fahrzeug-Beschaffungs-Gesetzes (SaubFahrzeugBeschG) wird es künftig linienbündelspezifische, bindende Vorgaben für den Einsatz von Fahrzeugen geben, die nach der Begriffsbestimmung des Gesetzes als „sauber“ oder „emissionsfrei“ bezeichnet werden. Das Zuschlagskriterium

bietet über diese Vorgaben hinaus einen Anreiz, mehr „saubere“ und „emissionsfreie“ Fahrzeuge einzusetzen, als vorgegeben. Eine Übererfüllung der vorgegebenen Quoten kann den Landkreis bei der Erfüllung der gesetzlichen Gesamtquoten des Saub-FahrzeugBeschG entlasten und hilft ihm bei der Erfüllung seiner Klimaziele.

Punkte werden bei diesem Wertungskriterium nur vergeben, wenn der Einsatz entsprechender Fahrzeuge über die verbindlichen Vorgaben hinaus angeboten wird.

Sind sämtliche für die Bewirtschaftung des Linienbündels angebotenen Fahrzeuge „emissionsfrei“ wird das Angebot mit der maximalen Punktzahl von 15 Punkten bewertet. Dazwischen wird interpoliert.

„Saubere Fahrzeuge“ werden mit der halben Punktzahl eines „emissionsfreien“ Fahrzeugs gewertet.

Sind „saubere Fahrzeuge“ zwingend vorgegeben und werden von einem Bieter statt diesen „emissionsfreie“ Fahrzeuge angeboten, wird dies ebenfalls mit der halben Punktzahl gewertet.

Bietet ein Bieter die Fahrzeuge nur für einen Teil der Vertragslaufzeit an, werden die Punkte im Verhältnis zur Gesamtlaufzeit linear gekürzt.

4. Allgemeine Hinweise in Bezug auf künftige Ausschreibungen

4.1. Sozialstandards

Ergebnis der Evaluierung der letzten Vergaberunde war, dass die bislang tarifvertraglich fehlenden Regelungen für die Bezahlung von Pausenzeiten des Fahrpersonals nachteilige Wirkungen hatten. Die VVS-Verbundlandkreise hatten daher die Aufnahme einer entsprechenden Regelung für die Bezahlung von Pausenzeiten in den Vergabeunterlagen angestrebt. Tatsächlich sind die Tarifparteien den VVS-Verbundlandkreisen mit ihrem Tarifergebnis im privaten Omnibus-Gewerbe zuvorgekommen: Das Tarifergebnis sieht für die Begrenzung der unbezahlten Standzeiten einen Stufenplan vor, von 2022 beginnend mit 19 % bis 2026 mit schließlich 13 %: Das bedeutet, dass bei einer Schichtzeit von beispielsweise zehn Stunden ab 2026 maximal 78 Minuten unbezahlte Pausen oder Standzeiten abgezogen werden dürfen. Insofern war die Aufnahme einer entsprechenden Regelung entbehrlich. Die Verpflichtung zum Landestariftreue- und Mindestlohngesetz (LTMG) bleibt dagegen weiterhin in den Vergabeunterlagen bestehen.

4.2. Clean Vehicles Directive

Künftig wird es verbindliche Vorgaben zum Einsatz von Fahrzeugen, die gem. Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz als „sauber“ und „emissionsfrei“ bezeichnet werden können, geben. Die Vorgaben werden sich an den im Gesetz verankerten Quoten richten.

4.3. Mehrkosten

Durch die Umsetzung der Clean Vehicles Directive kommt es bedingt durch die höheren Umweltstandards der Fahrzeuge zu Mehrkosten, deren Auswirkung sich bei Vergabe die einzelnen Bündel entfaltet.

Auch durch höhere Ausgaben für das Personal der Verkehrsunternehmen wird mit Mehrkosten gerechnet.