

## **Zweite Vergaberunde der Busverkehre in den Verbundlandkreisen hier: Wesentliche Änderungen der Vergabeunterlagen**

Vor der nun anstehenden zweiten Vergaberunde haben die Verbundlandkreise unter Beteiligung der Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH „VVS“, der Anwaltskanzlei Barth, Baumeister und Griem (BBG) sowie des Planungsbüros plan:mobil eine Evaluation und Überarbeitung der bisherigen Vergabeunterlagen durchgeführt.

In die Evaluation der Vergabeunterlagen sind unsere Erfahrungen aus der ersten Vergaberunde sowie Erkenntnisse aus anderen Verkehrsverbänden eingeflossen. Daneben haben wir auch Hinweise der Verkehrsunternehmen aufgegriffen.

Ergänzend zu den Ausführungen in der Vorlage haben wir ihnen nachfolgend die wesentlichen Änderungen in den Vergabeunterlagen (Standards im Busverkehr, Leistungsbeschreibung, ÖDLA) dargestellt.

Besonders hinweisen möchten wir auf die grundlegende Überarbeitung der Wertungskriterien (s. Ziffer 6 der untenstehenden Aufstellung). War für die Zuschlagserteilung des Angebots in der ersten Vergaberunde allein der Preis ausschlaggebend, fließen jetzt auch Qualitätskriterien in die Wertung ein.

Wie in der Vorlage erwähnt, soll es – ergänzend zu den bisherigen Vergabeunterlagen – für eigenwirtschaftliche Verkehre künftig eine Qualitätssicherungsvereinbarung geben. Diese soll dazu dienen, dass die Einhaltung von verbindlich zugesicherten Qualitätsstandards besser durchgesetzt werden kann. Diese Vereinbarung wird aktuell noch erarbeitet.

Zu den Themen „Sozialstandards“ und Vorgaben der europäischen Clean-Vehicle-Directive (Umsetzung in Deutschland durch das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes „Saub-FahrzeugBeschG“) wird auf die Ausführungen in der Vorlage verwiesen.

### **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 sind bereits im Nahverkehrsplan enthalten und werden nun dementsprechend umgesetzt. Beispielhaft möchten wir auf folgende Punkte hinweisen:

- Pro Fahrzeug sind 6 Sitzplätze vorgesehen, die nicht auf einem Podest angeordnet und damit vollständig barrierefrei erreichbar sind.
- Zur Verbesserung der visuellen Wahrnehmbarkeit für ältere oder sehgeschädigte Personen wird ein verstärktes Augenmerk auf die taktilen Markierungen der Haltewunschasten im Innenbereich sowie der Haltestangen im Ausstiegsbereich gelegt.
- Bisher sind unsere Fahrzeuge mit einer Kneeling-Funktion und manuellen Rampen ausgestattet. Mobilitätseingeschränkte Fahrgäste sind bei manuellen Rampen in der

Regel auf die Hilfe des Fahrpersonals oder anderer Fahrgäste angewiesen. Wir versprechen uns eine deutliche Verbesserung der Barrierefreiheit dadurch, dass künftig alle Busse mit einer elektrischen Rollstuhllrampe ausgestattet werden.

- Des Weiteren sollen alle Fahrzeuge mit automatischen Fahrgastzählssystemen (AFZS) ausgestattet werden. Die Daten aus den Fahrgastzählssystemen sollen mittelfristig u.a. für eine Verbesserung der Fahrgastinformation genutzt werden. Ziel ist es dabei, den Fahrgästen aktuell die Besetzungsgrade/Auslastung der Fahrzeuge zu kommunizieren.
- Alle Fahrzeuge sind mit WLAN und mit USB-Ladebuchsen auszustatten.

Aus wirtschaftlichen Gründen sind Busse, die ausschließlich für Schüler- oder Verstärkerfahrten eingesetzt werden, von den höheren Vorgaben zur Fahrzeugausstattung ausgenommen.

## **2. Fahrzeugdesign und Werbung**

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. Auch die Logos der Landkreise als Aufgabenträger werden an den Fahrzeugen zu sehen sein. Die Verbundlandkreise haben beim Fahrzeug-Design Wert auf ein hochwertiges Erscheinungsbild mit hohem Wiedererkennungswert gelegt.

Mit der Festlegung des neuen Designs wurden auch die Vorgaben zur zulässigen Werbung überarbeitet, insbesondere im Hinblick auf die zur Verfügung stehenden Flächen. Künftig ist Werbung, die in den Sichtbereich der Fahrgäste ragt (Fensterwerbung) – mit Ausnahme des Heckfensters – nicht mehr zulässig.

Ausgenommen von den Vorgaben zum Fahrzeugdesign sind auch hier Busse, die ausschließlich für Schüler- oder Verstärkerfahrten eingesetzt werden.

## **3. 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 für jede Linie, getrennt nach unterschiedlichen Tageszeiten, vorgegeben, wie viele Minuten die Busse an Verknüpfungshaltstellen zu weiterführenden Verkehrsmitteln auf verspätete Zubringerfahrzeuge warten müssen.

Bei der Bemessung der maximalen Wartezeit spielen verschiedene Aspekte wie die Fußwege, die Taktung, die tageszeitabhängige Lastrichtung und die Verkehrsbelastung sowie etwaige Verspätungspuffer und weitere Anschlüsse eine Rolle. Die Wartezeitvorschriften müssen technisch so abgesichert werden, dass das Fahrpersonal die jeweils anzuwendende Wartezeit direkt im Fahrzeug angezeigt bekommt.

#### **4. Umlaufplanung**

Mit den Leistungsbeschreibungen bekommen die Unternehmen konkrete Vorgaben zu den Fahrplänen, wobei die Umlaufplanung (mit welchen Bussen werden die Fahrpläne gefahren) und die Dienstplanung (Einsatz des Fahrpersonals) in der Verantwortung des Unternehmens liegt. In den neuen Vergabeunterlagen wird jetzt explizit darauf hingewiesen, dass – sollte sich herausstellen, dass für Leerfahrten zwischen zwei Einsätzen zu wenig Zeit einkalkuliert wurde – die Anpassung auf Kosten der Unternehmen erfolgen muss.

#### **5. Abrechnung von Zubestellungen**

Bei der Berechnung der Kosten für Zubestellungen hat sich gezeigt, dass das bisherige Verfahren nicht sinnvoll ist. Einerseits war die Berechnung der jeweiligen Kosten für eine konkrete Zubestellung sehr aufwendig. Andererseits haben die ermittelten Kosten oft nicht den tatsächlich beim Busunternehmen entstehenden Aufwand gedeckt.

Zukünftig soll ein praktikableres Verfahren zur Anwendung kommen, bei dem sich die abzurechnenden Kilometer und Stunden für Zubestellungen direkt aus den zusätzlichen Fahrplan-Kilometern und Fahrplan-Stunden ergeben.

#### **6. Änderung der Wertungskriterien**

Bislang wurde die Zuschlagserteilung in Vergabeverfahren zu 100 Prozent vom Angebotspreis abhängig gemacht. Künftig soll der Angebotspreis zwar ein wesentliches, aber nur noch eines von insgesamt vier Zuschlagskriterien sein. Bei der Wertung der Angebote und somit bei der Vergabeentscheidung soll zukünftig die Qualität auch eine wichtige Rolle spielen. .

Die Unternehmen können über alle vier Wertungskriterien eine maximale Punktzahl von 100 Punkten erreichen. Folgende Zuschlagskriterien sind vorgesehen:

- Zuschlagskriterium 1: Angebotspreis (inkl. Zubestellszenario) zu 70 Prozent

Der Angebotspreis hat künftig einen Einfluss von 70 Prozent auf die Zuschlagserteilung statt bislang 100 Prozent. D.h. bei diesem Kriterium können maximal 70 von 100 Punkten der Gesamtbewertung erreicht werden. Innerhalb des Zuschlagskriteriums werden linear abgestuft Punkte für Angebote vergeben, die innerhalb einer Bandbreite von 30 Prozent über dem günstigsten Angebotspreis liegen. Das günstigste Angebot erhält 70 Punkte, ein Angebot, das 30 Prozent oder mehr über dem günstigsten Angebotspreis liegt, erhält 0 Punkte.

Beim Angebotspreis wird auch ein Zubestellszenario eingerechnet. Dabei wird unterstellt, dass sich während der Vertragslaufzeit Zubestellungen in einem festgelegten Volumen (= Szenario) ergeben. Für diese fiktive Zubestellung, die in den Vergabeunterlagen 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 kalkulieren können,

zu welchen Kosten sie Zubestellungen produzieren können. Bisher mussten die Busunternehmen die Zubestellungen zu den gleichen Kostensätzen anbieten, zu denen sie auch die ausgeschriebene Leistung produzieren. Dies führte teilweise zu nicht auskömmlichen Preisen der Unternehmen für die zubestellte Leistung. Das Korrektiv, keine überhöhten Kostensätze für Zubestellungen anzugeben, liegt darin, dass das Zubestellszenario in die Wertung des Angebotspreises einfließt.

- Zuschlagskriterium 2: Vom Bieter angebotene Mehrleistungen zu 5 Prozent

Die Busunternehmen werden künftig in den Vergabeverfahren grundsätzlich 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 insbesondere ortskundige Unternehmer ihr lokales Know-how nutzen und kreative Ideen für sinnvolle, verkehrliche Mehrleistungen in ihren Angeboten vorsehen. Den Fahrgästen in den VVS-Verbundlandkreisen werden die zusätzlichen Angebote zugutekommen.

Erforderlich ist hier ein Bewertungsraster, welches die Bewertung der Mehrleistungen standardisiert und damit festlegt, was als Mehrleistung gewertet werden kann. Dabei sollen die angebotenen Mehrleistungen in einem festgelegten, angemessenen Verhältnis zur jeweiligen Grundleistung bis zu einer maximalen Punktzahl von 5 Punkten bewertet werden. Die finale Abstimmung des Bewertungsrasters mit den Verbundlandkreisen und dem VVS ist noch nicht abgeschlossen.

- Zuschlagskriterium 3: Vom Bieter angebotene Mindesteigenerbringungsquote zu 10 Prozent

Die einschlägige EU-Verordnung 1370/2007 legt fest, dass die Unternehmen, die aus einem Vergabeverfahren als Gewinner hervorgehen, einen wesentlichen Teil der Verkehrsleistungen selbst erbringen müssen. Als wesentlicher Teil wird dabei ein Anteil von mindestens 30 Prozent angesehen. Diese Regelung war schon bisher in unseren Vergabeunterlagen enthalten.

Tatsächlich ist es so, dass durch den Einsatz von Nach-/Subunternehmen weitere Schnittstellen im Abstimmungsprozess entstehen. Bei Nachfragen oder Beschwerden sind die Auftragnehmer u.U. nicht direkt auskunftsfähig, weil sie sich erst mit ihren Nach-/Subunternehmen abstimmen müssen. Gleichzeitig ist aber auch zu berücksichtigen, dass viele mittelständische Unternehmen neben ihren eigenen Verkehrsleistungen auch mit Nach-/Subunternehmerleistungen Geld verdienen. Daneben gibt es kleine Unternehmen, die nur in diesem Segment tätig sind und auf entsprechende Aufträge angewiesen sind.

Ein möglicher Kompromiss wäre, die grundsätzliche Regelung aus dem EU-Recht beizubehalten, gleichzeitig aber in einem vertretbaren Rahmen eine höhere Eigenerbringungsquote zu honorieren.

Die Mindestquote der Eigenerbringung soll daher auf 50 Prozent festgelegt werden. Die wertungsrelevante Bandbreite für die angebotene Mindesteigenerbringungsquote würde dann 50 Prozent bis 75 Prozent betragen. Die Einhaltung der vorgegebenen Mi-

nimalquote von 50 Prozent erhält als Untergrenze 0 Punkte. Darüber erhält jeder Prozentpunkt mehr an angebotener Eigenerbringung 0,4 Punkte bis zu einem Maximum von 10 Punkten bei einer Eigenerbringungsquote von 75 Prozent.

- Zuschlagskriterium 4: Vom Bieter angebotene bessere Fahrzeugumwelteigenschaften zu 15 Prozent

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 „emissionsarm“ oder „emissionsfrei“ bezeichnet werden (auf die Ausführungen in der Vorlage wird verwiesen). 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 (emissionsarme) Fahrzeuge werden mit der halben Punktzahl eines emissionsfreien Fahrzeugs gewertet.

Das Zuschlagskriterium bietet einen Anreiz, mehr emissionsarme und emissionsfreie Fahrzeuge einzusetzen als vorgegeben und hilft dem Landkreis bei der Erfüllung seiner Klimaziele.