

Leitfaden für Ausschreibungen im öffentlichen Verkehr Hilfsmittel für die Besteller von Personentransportdienstleistungen

Das Bundesamt für Verkehr BAV hat einen Leitfaden erarbeitet, der Bestellern von Dienstleistungen im öffentlichen Verkehr als Hilfsmittel in den Ausschreibungsverfahren dienen soll. Der Leitfaden basiert auf den Erfahrungen, die seit der Revision des Eisenbahngesetzes seit 1996 mit Ausschreibungen von Personendienstleistungen gemacht worden sind. Dieses Verfahren zielt grundsätzlich darauf ab, die Effizienz im öffentlichen Verkehr zu erhöhen und die unternehmerischen Anstrengungen der Transportunternehmen zu unterstützen. Der Leitfaden soll periodisch den aktuellen Verhältnissen angepasst, ergänzt und weiterentwickelt werden.

Weitere Informationen:

Bundesamt für Verkehr BAV

www.bav.admin.ch

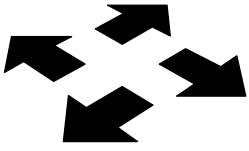
24.07.2003

Unterstützt von:



Mobilservice
c/o Büro für Mobilität AG
Aarberggasse 8
3011 Bern
Fon/Fax 031 311 93 63 / 67

Redaktion: Andreas Blumenstein
redaktion@mobilservice.ch
Geschäftsstelle: Martina Dvoracek
info@mobilservice.ch
<http://www.mobilservice.ch>



BUNDESAMT FÜR VERKEHR
OFFICE FÉDÉRAL DES TRANSPORTS
UFFICIO FEDERALE DEI TRASPORTI
UFFIZI FEDERAL DA TRAFFIC

Leitfaden

Ausschreibung von Personentransportleistungen im öffentlichen Verkehr

Version 3.1, 14. April 2003

Inhaltsverzeichnis.....	I
Begriffs- und Abkürzungsverzeichnis.....	II
1. Einleitung.....	1
1.1 Allgemeines	1
1.2 Grundsätzliche Überlegungen vor einer Ausschreibung	2
2. Theoretischer Teil	3
2.1 Allgemeines	3
2.1.1 Erste Schritte	3
2.1.2 Ausschreibung bei Konzessionsablauf	3
2.1.3 Ausschreibung vor Ablauf einer Konzession	4
2.1.4 Festlegen der Konzessionsdauer	4
2.1.5 Übernahme von Personal und Betriebsmitteln.....	5
2.1.6 Entschädigung des bisherigen Konzessionärs (Schadenersatz).....	6
2.2 Vorbereitung der Ausschreibung	8
2.2.1 Wahl eines geeigneten betrieblich zusammenhängenden Netzes	8
2.2.2 Federführung	8
2.2.3 Erste Schritte	8
2.2.4 Leistungsbeschreibung durch den Kanton = Informationen für TU.....	9
2.2.5 Vorgaben an die Transportunternehmungen	10
2.3 Auswahl und Vergabekriterien	13
2.3.1 Nutzwertanalyse.....	13
2.3.2 Auswahl und Gewichtung der Kriterien	13
2.3.3 Zuschlagskriterien.....	14
2.4 Zuschlag / Vergabeentscheid	17
2.5 Beschwerdeverfahren	17
2.6 Runder Tisch	18
3. Praktischer Teil	19
3.1 Ablaufplan der Ausschreibung anhand eines Beispiels (Bus)	19
3.2 Beispiel: Nutzwertanalyse mit Kriterien.....	20
3.3 Beispiel: Publikation im Amtsblatt.....	22
3.4 Benötigte Unterlagen / Informationen	24
3.5 Abbruch des Ausschreibeverfahrens	25
4. Überprüfung der Umsetzung	26
5. Literaturverzeichnis.....	III
6. Beispiele von Beilagen zur Informationsbeschaffung	IV

Begriffs- und Abkürzungsverzeichnis

AB-EBV	Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung (EBV)
AB-VEAB	Ausführungsbestimmungen zur Verordnung über elektrische Anlagen von Bahnen (VEAB)
ADFV	Verordnung über Abgeltungen, Darlehen und Finanzhilfen nach Eisenbahngesetz vom 18. Dezember 1995 (SR 742.101.1)
AZG	Bundesgesetz über die Arbeit in Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs vom 8. Oktober 1971 (SR 882.21)
AZGV	Verordnung über die Arbeit in Unternehmen des öffentlichen Verkehrs vom 26. Januar 1972 (SR 822.211)
BAV	Bundesamt für Verkehr
Besteller	Bund und Kanton(e), die im abgeltungsberechtigten Regionalverkehr gemeinsam ein Angebot bei einer Transportunternehmung bestellen
DV	Direkter Verkehr
EBG	Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 (SR 742.101)
EBV	Verordnung vom 23. November 1983 über Bau und Betrieb der Eisenbahnen (SR 742.141.1)
KAV	Verordnung über die Anteile der Kantone an die Abgeltungen und Finanzhilfen im Regionalverkehr vom 18. Dezember 1995 (SR 742.101.2)
NZV	Eisenbahn-Netzzugangsverordnung vom 25. November 1998 (SR 742.122)
öV	Öffentlicher Verkehr
REVO	Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmungen vom 18. Dezember 1995 (SR 742.221)
SIP	Sicherheitsrelevantes Personal
STUV	Verordnung über die Zulassung als Strassentransportunternehmung im Personen- und Güterverkehr vom 1. November 2000 (SR 744.103)
SuG	Bundesgesetz über Finanzhilfen und Abgeltungen vom 5. Oktober 1990 (Subventionsgesetz; SR 616.1)
TG	Bundesgesetz über den Transport im öffentlichen Verkehr vom 4. Oktober 1985 (SR 742.40)
UVEK	Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
VEAB	Verordnung vom 5. Dezember 1994 über elektrische Anlagen von Bahnen (SR 734.42)
VoeB	Verordnung über das öffentliche Beschaffungswesen vom 11. Dezember 1995 (SR 172.056.11)
VPK	Verordnung über die Personenbeförderungskonzession vom 25. November 1998 (SR 744.11)
VTS	Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge vom 19. Juni 1995 (SR 741.41)
VUV	Verordnung über die Verhütung von Unfällen und Berufskrankheiten vom 19. Dezember 1983 (SR 832.30)
VwVG	Bundesgesetz über das Verwaltungsverfahren vom 20. Dezember 1968 (SR 172.021)

1. Einleitung

1.1 Allgemeines

Das revidierte Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 (EBG; SR 742.101) versetzt Bund, Kantone und Gemeinden seit 1996 in die Rolle des Einkäufers von Dienstleistungen im öffentlichen Verkehr (öV). So wird zum Beispiel im abgeltungsberechtigten Regionalverkehr in einem jährlich wiederkehrenden Verfahren von Bund und Kantonen gemeinsam ein Angebot bei einer Transportunternehmung bestellt.

Das Ausschreibungs- und Vergabeverfahren richtet sich *nicht* nach dem Submissionsrecht, sondern unterliegt den Bestimmungen der Verordnung über Abgeltungen, Darlehen und Finanzhilfen nach Eisenbahngesetz vom 18. Dezember 1995 (ADFV; SR 742.101.1). Natürlich kommen die Grundsätze des Submissionsrechts wie das Transparenzgebot und das Diskriminierungsverbot auch beim Ausschreibungs- und Vergabeverfahren nach ADFV zur Anwendung. Weitere rechtliche Grundlagen sind das EBG, das Bundesgesetz über Finanzhilfen und Abgeltungen vom 5. Oktober 1990 (SuG; SR 616.1) und das Bundesgesetz über das Verwaltungsverfahren vom 20. Dezember 1968 (VwVG; SR 172.021).

Mit der Ausschreibung wollen Bund und Kantone die Effizienz im öffentlichen Verkehr erhöhen und die unternehmerischen Anstrengungen der Transportunternehmungen unterstützen.

Der vorliegende Leitfaden nimmt Bezug auf die Erfahrungen, die mit den bisherigen Ausschreibungen gesammelt werden konnten. Der Leitfaden wird periodisch den aktuellen Verhältnissen angepasst, ergänzt und weiterentwickelt.

Der Leitfaden ist als Hilfsmittel für die Besteller gedacht, der natürlich nach den eigenen Bedürfnissen angepasst werden kann. Primär wurde der Leitfaden für die Ausschreibung von abgeltungsberechtigten Regionalverkehrslinien gemäss ADFV entwickelt. Vor allem in den Agglomerationen ist jedoch die Abgrenzung zwischen Regional- und Ortsverkehr manchmal schwierig. Dieser Mischverkehr muss wegen des Regionalverkehrs auch nach ADFV ausgeschrieben werden. Es spricht nichts dagegen, dass der vorliegende Leitfaden auch als Grundlage für Ausschreibungen im reinen Ortsverkehr angewendet wird.

Der Leitfaden hat somit keinen normativen Charakter, sondern ist nur als Auslegungshilfe gedacht.

1.2 Grundsätzliche Überlegungen vor einer Ausschreibung

- Welche Gründe liegen für eine öffentliche Ausschreibung vor?
- Sind Sie bereit, das Ergebnis des Ausschreibungsverfahrens zu akzeptieren? Ist eine neue oder eine zusätzliche Transportunternehmung politisch vertretbar?
- Liegt der Aufwand für die Ausschreibung in einem vertretbaren Verhältnis zu den zu erwartenden Vorteilen / Einsparungen?
- Erwachsen den Bestellern aus der Ausschreibung längerfristige Vorteile? Wenn ja, welche?
- Welche Stellen der öffentlichen Hand sind von der Ausschreibung betroffen?
- Bund, Kantone, Gemeinden
- Haben sie genügend Zeit für das Ausschreibeverfahren eingerechnet? Stehen dazu personelle und finanzielle Ressourcen zur Verfügung?
- Können Linien zu einem Ausschreibungslos zusammengefasst werden, so dass es betrieblich und organisatorisch Sinn macht? Können Fixkosten (z.B. im Overhead) eingespart werden?
- Welche Transportunternehmung ist heute für den Betrieb und den Marktauftritt verantwortlich? Wer hat eine Konzession?
- Was passiert mit Personal, Rollmaterial, Garagierung und Werkstätten der heutigen Transportunternehmung, wenn diese im Ausschreibungsverfahren unterliegt?
- Artikel 21 ADFV
- Laufen die Linien- und / oder Gebietskonzessionen auf den Ausschreibungszeitpunkt ab? Wenn nein, muss mit Schadenersatzforderungen gerechnet werden?
- Artikel 16 Absatz 2 und Artikel 18 Absatz 3 der Verordnung über die Personenbeförderungskonzession vom 25. November 1998 (VPK; SR 744.11)
- Für welche (Konzessions-) Dauer schreiben wir aus?

2. Theoretischer Teil

2.1 Allgemeines

2.1.1 Erste Schritte

Wenn die ersten grundsätzlichen Überlegungen gezeigt haben, dass eine Ausschreibung sinnvoll ist, geht es nun darum, die Ideen, Vorstellungen und Vorgaben der Besteller zu konkretisieren.

Es sind alle beteiligten Stellen (Bund, Kantone, Gemeinden, Planungsverbände, Transportunternehmungen) frühzeitig zu informieren. Diese Stellen können wertvolle Impulse liefern.

Zuerst muss die ausschreibende Behörde beim Bundesamt für Verkehr (BAV) die Konzessionsverhältnisse abklären und es über die Ausschreibung informieren. Dies geschieht ungeachtet der Verkehrsart (Regionalverkehr nach ADFV oder anderer Verkehr).

- Werden abgeltungsberechtigte Regionalverkehrsleistungen ausgeschrieben, muss das BAV als Mitbesteller von Anfang an zwingend in dieses Verfahren miteinbezogen werden.
- Die Abklärung der Konzessionsverhältnisse zwischen der ausschreibenden Behörde und dem BAV erfolgt gleichzeitig mit der gemeinsamen Vorbereitung der Ausschreibung. Idealerweise sollten Leistungen nur auf den Zeitpunkt eines Konzessionsablaufs ausgeschrieben werden. Die Praxis hat gezeigt, dass Ausschreibungen von Leistungen mit einer laufenden Konzession äusserst problematisch sind und in der Regel zu Schadenersatzforderungen führen.

Spontanofferten nach Artikel 14 Absatz 3 der ADFV fallen nicht unter das Ausschreibeverfahren und werden somit im Leitfaden nicht weiter behandelt. Spontanofferten werden in das ordentliche Bestellverfahren einbezogen. Allenfalls kann sie der Auslöser für eine künftige Ausschreibung sein.

2.1.2 Ausschreibung bei Konzessionsablauf

Eine Verkehrsleistung wird im Normalfall nur bei Ablauf einer Personenbeförderungskonzession ausgeschrieben. Wenn mehrere Linien mit unterschiedlichen Konzessionsdauern ausgeschrieben werden, soll mit der Ausschreibung bis zum Ablauf der am längsten gültigen Konzession gewartet werden. In diesem Fall werden die anderen, früher auslaufenden Linienkonzessionen bis zum Ablauf der letzten Konzession erneuert. Falls übergeordnete wirtschaftliche Gründe vorliegen, kann davon abgewichen werden (Artikel 15 Absatz 1 VPK).

Der Ablauf einer Konzession ist jedoch kein Ausschreibungsgrund. Für den Regionalverkehr sind die Gründe für eine Ausschreibung in Artikel 15 Absätze 1 und 2 der ADFV geregelt. Diese sind:

- Wenn grössere Veränderungen geplant sind, die mehrere Linien betreffen.
- Die Offerten einer bestimmten Unternehmung nicht befriedigen.
- Wenn der Kanton die periodische Ausschreibung von Linien vorsieht.

2.1.3 Ausschreibung vor Ablauf einer Konzession

Eine Ausschreibung sollte nur in begründeten Ausnahmefällen während der Konzessionsdauer vorgenommen werden. Einerseits stellt die Konzession eine Sicherheit (z.B. bei Investitionen gegenüber Finanzgebern) für die Transportunternehmung dar, andererseits kann die Konzession nicht einfach so ohne Kostenfolge aufgehoben werden. In jedem Fall muss das BAV vor der Ausschreibung informiert werden!

Bevor die Transportleistung an eine andere Transportunternehmung vergeben wird, muss die bestehende Konzession der aktuellen Unternehmung auf den gewählten Ausschreibungszeitpunkt (teilweise) aufgehoben werden. Es gibt zwei Möglichkeiten dazu:

- Der Konzessionär kann auf die Konzession verzichten. Er hat dazu dem BAV ein Gesuch um Aufhebung der Konzession einzureichen (Artikel 17 VPK).
- Das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) kann die Konzession von sich aus teilweise oder vollständig widerrufen. Dies ist jedoch nur möglich, wenn mindestens einer der folgenden Punkte erfüllt wird:
 - Wesentliche öffentliche Interessen müssen den Widerruf rechtfertigen (diese sind jedoch häufig erst nach der Ausschreibung, das heisst wenn die Zahlen und Vergleiche vorliegen, definitiv begründbar). Dabei gilt insbesondere die zweckmässige und wirtschaftliche Befriedigung der Transportbedürfnisse, beispielsweise die Übertragung einer Linie auf eine andere Unternehmung im Rahmen des Bestellverfahrens nach der ADFV oder eines gleichwertigen Verfahrens, oder die Gründung regionaler Verkehrsbetriebe.
 - Die Konzessionsvoraussetzungen weggefallen sind.
 - Die Unternehmung die ihr verliehenen Rechte nicht oder nur teilweise ausübt.
 - Die Unternehmung ihre Pflichten schwer oder wiederholt verletzt.

Wenn das UVEK eine Konzession aus Gründen widerruft, für die der Betroffene nicht einzustehen hat, erhält er eine angemessene Entschädigung (Schadenersatz). Weiteres erfahren Sie dazu in Kapitel 2.1.6.

Die ausschreibende Stelle muss in diesem Fall zum Voraus abklären, welche Konsequenzen sich aus dem Widerruf der Konzession ergeben. Allfällige Schadenersatzforderungen müssen in den Offerten eingerechnet werden.

2.1.4 Festlegen der Konzessionsdauer

Die Konzession wird nach Artikel 14 der VPK in der Regel für zehn Jahre erteilt. Dadurch erreicht der öffentliche Verkehr aus Kundensicht eine gewisse Kontinuität, andererseits erhalten die Transportunternehmungen eine gewisse (Investitions-) Sicherheit.

Bei der Festlegung der Konzessionsdauer ist zu beachten, dass die Konzession nur in begründeten Ausnahmefällen widerrufen werden kann.

2.1.5 Übernahme von Personal und Betriebsmitteln

Personal

Die neu beauftragte Transportunternehmung muss, soweit es die betrieblichen Umstände erlauben, die für das betreffende Verkehrsangebot notwendigen, zusätzlichen Stellen den Arbeitnehmern der bisherigen Unternehmung zu üblichen Bedingungen anbieten (Artikel 21 Absatz 3 ADFV).

Die Rekrutierung von zusätzlichem Personal hat demzufolge primär bei der bisherigen Transportunternehmung zu erfolgen. Das Personal kann sich dann frei entscheiden, ob es das Angebot der neu beauftragten Transportunternehmung zu orts- und branchenüblichen Löhnen bzw. Anstellungsbedingungen annehmen will.

Vor Beginn des Ausschreibeverfahrens empfiehlt es sich abzuklären, ob es politisch vertretbar ist, dass eventuell nicht das ganze Personal bei der neuen Transportunternehmung angestellt wird (Arbeitslose).

Artikel 21 Absatz 3 ADFV sieht eine **rechtliche** Verpflichtungen zur Übernahme von Betriebsmitteln und zu Stellenangeboten vor. Hinzu kommt, dass es sich im Bestellverfahren um die Übertragung von Aufgaben, nicht aber um die Übernahme eines Betriebes oder Betriebsteils durch die neue Betreiberin handelt. Somit stellt Artikel 21 Absatz 3 ADFV im Verhältnis zum Artikel 333 Absatz 1 OR eine Spezialbestimmung dar.

Sollten aufgrund von Artikel 21 Absatz 3 ADFV dennoch Arbeitnehmer des bisherigen Betreibers beim neuen Betreiber angestellt werden, so handelt es sich hierbei also nicht um einen Übergang des Arbeitsverhältnisses nach Artikel 333 OR. Gemäss Artikel 21 Absatz 3 ADFV muss der neue Betreiber Arbeitsplätze, welche er aufgrund der neuen Aufgaben zusätzlich schafft, den Arbeitern des bisherigen Betreibers anbieten. **Der neue Betreiber ist aber nicht verpflichtet, das bisherige Arbeitsverhältnis unverändert zu übernehmen.** Der angebotene Arbeitsvertrag (auch ein ganz neuer Vertrag wäre denkbar) muss dabei den üblichen Bedingungen entsprechen (Bsp.: Einhalten eines GAV; Kündigungsschutz).

Die öffentliche Hand sollte kein Lohndumping betreiben.

Betriebsmittel

Betriebsmittel sind alle Objekte, die zur Durchführung des Personenverkehrs benötigt werden (z.B. Fahrzeuge, Garagen, Haltestelleneinrichtungen, Biletautomaten usw.).

Die neu beauftragte Transportunternehmung muss von der bisherigen eigens für das betreffende Verkehrsangebot angeschaffte Betriebsmittel zum Bilanzwert übernehmen (Artikel 21 Absatz 2 ADFV). Dabei müssen folgende Kriterien zutreffen:

1. Die bisherige Transportunternehmung muss die Übernahme der Betriebsmittel verlangen, und
2. Die Beschaffung der Betriebsmittel ist seinerzeit von Bund und Kantonen genehmigt worden oder vor dem 1. Januar 1996 erfolgt.

Die Übertragung von Betriebsmitteln kann auch verlangen, wer für die Anschaffung Finanzhilfen gewährt hat [z.B. Banken (vergleiche Schreiben BAV vom 18. Februar 2002)].

Allfällige Darlehen sind abzulösen. Damit sind vor allem bedingt rückzahlbare und rückzahlbare Darlehen gemeint, die nach Artikel 56 EBG gewährt wurden. Die neu beauftragte Transportunternehmung muss diese übernehmen.

Die Strassenfahrzeuge sollten in einem betriebssicheren Zustand übergeben werden, das heisst, die Frist bis zur nächsten amtlichen Nachkontrolle darf nicht abgelaufen sein.

Der für die Betriebssicherheit erforderliche Zustand muss auch bei den Schienenfahrzeugen gewährleistet sein [Artikel 13 der Verordnung über Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom 23. November 1993 (EBV; SR 742.141.1)].

Die Ausschreibungsunterlagen müssen Auskunft darüber geben, welche Betriebsmittel zu welchen Kosten allenfalls vom neuen Betreiber zu übernehmen sind.

2.1.6 Entschädigung des bisherigen Konzessionärs (Schadenersatz)

Anspruch auf Schadenersatz

Wird eine Konzession aus Gründen geändert, für die der Betroffene nicht einzustehen hat, muss der Bund für nachgewiesenen Schaden aus dem Widerruf bestehender Rechte eine angemessene Entschädigung leisten (Artikel 16 Absatz 2 VPK).

Gemäss Artikel 18 Absatz 3 der VPK steht dem Betroffenen, dessen Konzession aus Gründen für die er nicht einzustehen hat widerrufen wird, Schadenersatzanspruch gegenüber dem Bund zu. Der Umfang des Schadenersatzes erfasst den nachgewiesenen Schaden, der ihm aus dem Widerruf entsteht.

Der Bund kann auf Dritte zurückgreifen, die die Änderung oder den Widerruf veranlasst haben.

Sind die Voraussetzungen für die Begründung des Schadenersatzes erfüllt, so muss in einem zweiten Schritt die Höhe des Schadenersatzes bestimmt werden. Dabei gilt es zu beachten, dass zuerst die Übernahme nach Artikel 21 der ADFV durchzuführen ist und erst dann der übrig gebliebene Schaden bestimmt werden kann.

Der Umfang und die Höhe des Schadenersatzes ist vor Beginn der Ausschreibung von den Bestellern abzuklären.

Gemäss Artikel 16 Absatz 2 und Artikel 18 Absatz 3 der VPK entrichtet der Bund (oder Dritte) nur eine angemessene Entschädigung für den entstandenen Schaden. Was darunter zu verstehen ist, muss erst eine Praxis anhand von konkreten Schadenersatzforderungen erarbeitet werden (Rechtssprechungspraxis).

Damit die Besteller den effektiven wirtschaftlichen Nutzen feststellen können, muss der festgestellte Schaden zu Vergleichszwecken den Konkurrenzofferten angerechnet werden. Dabei wird der Schadenersatz durch die Ausschreibungsdauer (z.B. 8 Jahre) dividiert.

Beispiel:

Die Linie xy wurde für 10 Jahre ausgeschrieben. Die bestehende Unternehmung A macht einen Schadenersatz von 4 Millionen geltend. Dieser wurde von den Bestellern plausibilisiert. Unternehmung A macht in ihrer Offerte ungedeckte Kosten in der Höhe von 1 Million Franken geltend. Unternehmung B offeriert neu. Die ungedeckten Kosten betragen dabei 800'000 Franken. Dazu muss jetzt jedoch noch der Anteil des Schadenersatzes von 400'000 Franken (4 Millionen / 10 Jahre) gerechnet werden. Ergibt somit einen offerierten Betrag von 1,2 Millionen Franken für die Unternehmung B. Somit ist die Offerte der Unternehmung A kostengünstiger.

Grundsatz: Schadenersatzforderungen sind zu vermindern oder zu vermeiden!

Wer kommt für den Schaden auf?

Da Bund und Kantone bei einer Ausschreibung vor Ablauf der Konzession gemeinsam die Verantwortung tragen, ob die Offerte der bisherigen Transportunternehmung oder diejenige einer neuen Transportunternehmung zu berücksichtigen ist, müssen auch beide Parteien bei einer Schadenersatzforderung nach Artikel 18 VPK einstehen.

Die Berechnung des Anteils am Schadenersatz richtet sich nach der Kantonsbeteiligung gemäss der Verordnung über die Anteile der Kantone an die Abgeltung und Finanzhilfen im Regionalverkehr vom 18. Dezember 1995 (KAV; SR 742.101.2). Von dieser Regelung kann je nach Umfang des Verschuldens abgewichen werden.

Nur in denjenigen Fällen, wo der Kanton und / oder Dritte ohne Bundesbeteiligung eine zusätzliche Leistung zum abgeltungsberechtigten Angebot bestellt und dies ausschlaggebend für den Wechsel von der bisherigen Anbieterin auf eine andere wird, kann der Bund im vollen Umfang auf den Kanton / Dritte zurückgreifen.

Wegfall des Anspruchs auf Schadenersatz

Eine Ausschreibung nach Artikel 15 der ADFV kann nicht ohne weiteres als Grund angenommen werden, für den der Betroffene nicht einzustehen hat. Es muss abgeklärt werden, weshalb der bisherige Linienbetreiber nicht mehr berücksichtigt werden kann. Liegt der Grund darin, dass die Transportunternehmung eine Konzessionsverletzung begangen hat, so hat sie die Änderung oder den Widerruf der Konzession zu verantworten. Der Bund oder Dritte müssen keinen Schadenersatz leisten.

Der Umstand, dass der bisherige Konzessionär den Wettbewerb verloren hat (beispielsweise weil er zu teuer offeriert oder ein Muss-Kriterium nicht erfüllt hat), wird in der jetzigen Praxis nicht als Verschulden angelastet. Die betroffene Transportunternehmung kann einen Schadenersatz verlangen.

Ein Schadenersatzanspruch gegenüber dem Konzessionär ist nur dann geschuldet, wenn eine bestehende Konzession widerrufen wird, jedoch nicht beim Ablauf einer Konzession.

Zu beachten

In begründeten Fällen muss eine Schadenersatzforderung von Bund und Kanton in Kauf genommen werden. Wichtig ist dabei, dass sich die ausschreibenden Behörden schon vor Beginn des Ausschreibeverfahrens mit der bisherigen Transportunternehmung in Verbindung setzen. Die Unternehmung kann so ihre Vorstellungen bei einer Nichtberücksichtigung bezüglich Betriebsmitteln, Personal und Schadenersatzforderungen äussern und die ausschreibenden Stellen haben genügend Zeit, die Forderungen der bestehenden Transportunternehmung auf ihre Gesetzmässigkeit hin zu prüfen und eine angemessene Lösung zu suchen. Allenfalls können bestimmte Vorgaben der Behörden in den Ausschreibungsunterlagen berücksichtigt werden. Wie beschrieben, muss der Schadenersatz den Offerten der Mitbewerber angerechnet werden.

2.2 Vorbereitung der Ausschreibung

2.2.1 Wahl eines geeigneten betrieblich zusammenhängenden Netzes

Grundsätzlich macht es wenig Sinn, dass nur einzelne Linien ausgeschrieben werden, da so keine Synergieeffekte mit anderen Angeboten erzielt werden können. Es empfiehlt sich daher, Ausschreibungslose zu bilden, die marktmässig und betriebswirtschaftlich sinnvoll abgegrenzt werden können.

2.2.2 Federführung

Gemäss Artikel 49 EBG gelten Bund und Kantone den Transportunternehmungen die ungedeckten Kosten des von ihnen gemeinsam bestellten Verkehrsangebotes ab.

Bei einer Ausschreibung übernehmen die Kantone aus praktischen Überlegungen die **operative** Führung. Das heisst, die Kantone leiten die Ausschreibung von Anfang bis zum Ende. Bei einer interkantonalen Ausschreibung muss ein Kanton für die Ausschreibung verantwortlich sein (Vorgängige Abklärung unter den betroffenen Kantonen). Da Bund und Kanton im Regionalverkehr als gemeinsame Besteller auftreten, müssen natürlich alle verbindlichen Aussagen mit dem BAV abgesprochen werden. So begleitet das BAV das Ausschreibeverfahren einerseits in beratender und andererseits in mitbestimmender Funktion. Wichtig ist, dass das BAV bei einer Ausschreibung, die abgeltungsberechtigte Regionalverkehrslinien beinhaltet, von Anfang an miteinbezogen wird. Neben der beratenden Funktion überprüft das BAV die Ausschreibungs- und Beurteilungsunterlagen und erarbeitet zusammen mit dem ausschreibenden Kanton den Vergabeentscheid.

Dies gilt auch für diejenigen Angebote, die nebst Regionalverkehr noch andere Leistungen enthalten.

Sofern nur Leistungen ausgeschrieben werden, die der ADFV nicht unterstehen, können die Kantone / Gemeinden diese selber nach dem in den kantonalen Gesetzen über den öffentlichen Verkehr definierten Verfahren ausschreiben. Die Konzessionsverhältnisse sind vorgängig beim BAV abzuklären.

2.2.3 Erste Schritte

Publikation

Die ausschreibende Behörde publiziert verschiedene Angaben zum Ausschreibeverfahren. Ein Beispiel einer Publikation ist in Kapitel 3.3. Die Publikation kann zum Beispiel im Amtsblatt erfolgen.

Erstellen der Unterlagen

Grundsätzlich werden zwei eigentliche Dokumente verfasst:

- Ausschreibungsunterlage (zu Händen der interessierten Bewerber)
- Bewertungsunterlage (zu Händen der Besteller, beauftragte Firma)

Die Unterlagen sollten elektronisch und in Papierform zur Verfügung gestellt werden.

2.2.4 Leistungsbeschreibung durch den Kanton = Informationen für TU

Linienportrait

Für jede Linie ist ein Linienportrait zu erstellen. Dieses ermöglicht den interessierten Transportunternehmungen eine Übersicht über die heutige Situation. Das Linienportrait sollte folgende Angaben enthalten:

- Bestehender Konzessionär
- Konzessionsdauer
- Liniennetz und Fahrplanangebot für die ausgeschriebene Leistung.
- Die Erträge sind offen zu legen, und zwar nach Einnahmen aus den verschiedenen Fahrkarten (GA, Halbtaxabo, Einzelfahrkarten etc.). Den Transportunternehmungen dient diese Angabe als Anhaltspunkt. In den Offerten können sie andere Erträge einsetzen.
- Allgemeinen Informationen zum heutigen Angebot (Streckenlänge, Abstände zwischen den Haltestellen, Beförderte Personen, Kilometerleistung, Beiwagenkilometer pro Jahr, Kurse mit Beiwagen, Tarifniveau, Fahrzeit pro Kurs, meistbelastetes und schwächstbelastetes Teilstück mit Frequenzen).
- Angaben über Besteller von Dienstleistungen ausserhalb der öffentlichen Hand (Schulen, Firmen). Sind diese bereit, mit einer anderen Transportunternehmung zusammenzuarbeiten?

Linieninfos

- Garagierungsstandorte / ev. Werkstatt
- Kundensegment
- Nachfragecharakteristik (Kundenziele)

Neues Linienangebot / Neue Dienstleistungen

Abweichungen und Änderungswünsche der Besteller gegenüber dem heutigen Angebot (z.B. Verbesserte Kundeninformation, andere Fahrplanlage, zusätzliche Haltestellen, Fahrplanverdichtungen, Beteiligung am DV).

Leistungsdauer

Die Vergabedauer sollte der Konzessionsdauer entsprechen und erfolgt in der Regel für 10 Jahre.. Bei abgeltungsberechtigten Regionalverkehrslinien kann hier der Vermerk angebracht werden, dass weiterhin das jährliche Bestellverfahren nach ADFV gilt.

2.2.5 Vorgaben an die Transportunternehmungen

Übersicht über die Vorgaben

- a) Betriebsaufnahme
- b) Betriebs- und Planungserfahrung
- c) Extrafahrten
- d) Fahrzeuge
- e) Netzzugangsbewilligung
- f) Personal
- g) Anzuwendende Tarife des schweizerischen Personenverkehrs; Tarifniveau
- h) Zulassung als Strassentransportunternehmer
- i) Zusammenarbeit

Die Vorgaben richten sich grundsätzlich nach ADFV, Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmungen vom 18. Dezember 1995 (REVO; SR 742.221) und VPK. Nachstehend wird auf einige Punkte hingewiesen:

a) Betriebsaufnahme

Es muss sichergestellt sein, dass der Betrieb auf den Fahrplanwechsel (Ausschreibungszeitpunkt) gemäss dem vereinbarten Leistungsumfang vollumfänglich aufgenommen werden kann. Eventuell die Betriebsaufnahme als Muss-Kriterium definieren (siehe Kapitel 2.3.2).

Der Anbieter hat dafür zu sorgen, dass er bis zur Betriebsaufnahme im Besitze der Konzession gemäss VPK ist (siehe Konzession).

b) Betriebs- und Planungserfahrung

Die Erfahrung und Referenzen im öffentlichen Verkehr sind auszuweisen, da diese in die Beurteilung einbezogen werden.

c) Extrafahrten

Extrafahrten sind zulässig, soweit sie den fahrplanmässigen Betrieb nicht behindern. Werden Linienfahrzeuge für Extrafahrten eingesetzt, müssen diese in der Linienrechnung aufgezeigt werden (Artikel 16 und 17 der REVO).

Für Extrafahrten ausserhalb des Linienverkehrs müssen die Linienbusse die technischen Anforderungen erfüllen (z.B. Sitzabstand, Garantie der Reifen, Fahrtenschreiber, keine Stehplätze, usw.). Zudem sind ausserhalb des Linienverkehrs die Schwerverkehrsabgabe zu entrichten und die Abgaben der kantonalen Fahrzeugsteuern entsprechend zu berücksichtigen.

d) Fahrzeuge

Die benötigten Fahrzeuge sind vom Konzessionär zu stellen. Sämtliche Fahrzeuge haben den einschlägigen Vorschriften für den gewerbmässigen Personentransport zu genügen.

Fahrzeuge dürfen nur in Betrieb genommen werden, wenn das BAV sie kontrolliert und ihre Eignung schriftlich bestätigt hat (Artikel 26 Absatz 1 VPK). Alle im konzessionierten Betrieb verwendeten Fahrzeuge sind ständig in betriebs sicherem und vorschriftsmässigem Zustand zu halten. Sie unterliegen der periodischen Nachprüfung [(Artikel 33 der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge vom 19. Juni 1995 (VTS; SR 741.41)].

Die Unternehmung muss über die nötige Zahl von Ersatzfahrzeugen verfügen. Mehrere konzessionierte Unternehmungen können Ersatzfahrzeuge gemeinsam benützen.

Schienenfahrzeuge müssen den einschlägigen Bestimmungen der Verordnung vom 23. November 1983 über Bau und Betrieb der Eisenbahnen (EBV; SR 742.141.1) den Ausführungsbestimmungen zur EBV (AB-EBV), der Verordnung über elektrische Anlagen von Bahnen vom 5. Dezember 1994 (VEAB; SR 734.42) und den Ausführungsbestimmungen zur VEAB (AB-VEAB) entsprechen und eine gültige Betriebsbewilligung gemäss Artikel 8 der EBV besitzen. Für das Erteilen der Betriebsbewilligung gilt die Richtlinie des BAV „Zulassung Eisenbahnfahrzeuge vom 1. April 2002“.

Bezüglich Übernahme der Fahrzeuge kommen die Übernahmebestimmungen nach Artikel 21 ADFV zur Anwendung (siehe Kapitel 2.1.5). Dabei spielt es keine Rolle, ob die Konzession noch gültig oder schon abgelaufen ist. Artikel 21 der ADFV steht in keiner Beziehung zur Konzession.

Eignung und Qualität der Fahrzeuge werden im Rahmen des Offertvergleichs beurteilt. Die Fahrzeugwahl ist zu begründen.

Die Besteller können die Mindestanforderungen an die Fahrzeuge vorgeben (z. B. Euro Norm, Rampe für Mobilitätsbehinderte).

e) Netzzugangsbewilligung

Der Zugang zum schweizerischen Eisenbahnstreckennetz für schweizerische und ausländische Unternehmungen ist in der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung vom 25. November 1998 (NZV; SR 742.122) geregelt.

f) Personal

Der Personaleinsatz richtet sich nach den sicherheitsrelevanten Bestimmungen des Bundesgesetzes über die Arbeit in Unternehmen des öffentlichen Verkehrs vom 8. Oktober 1971 (AZG; SR 822.21), der Verordnung über die Arbeit in Unternehmen des öffentlichen Verkehrs vom 26. Januar 1972 (AZGV; SR 822.211) und der Verordnung über die Verhütung von Unfällen und Berufskrankheiten vom 19. Dezember 1983 (VUV; SR 832.30). Die Transportunternehmungen haben im Rahmen der Personaleinteilung und des Personaleinsatzes aufzuzeigen, wie die Bestimmungen eingehalten respektive überwacht werden.

Die Anforderungen an das sicherheitsrelevante Personal (SIP) gemäss EBV muss sichergestellt werden.

Wenn möglich sollten orts- und branchenübliche Minimalstandards bezüglich Lohn und übrige Anstellungsbedingungen formuliert werden. Die Einhaltung dieser Minimalstandards können dann als Muss-Kriterien in die Nutzwertanalyse aufgenommen werden.

Sobald ein Gesamtarbeitsvertrag öffentlicher Verkehr (GAV) in Kraft ist, muss unbedingt auf diesen verwiesen und als Muss-Kriterium berücksichtigt werden. Die Aushandlung eines GAV ist wünschenswert, primär liegt die Verantwortung für diese Aufgabe jedoch bei den Sozialpartnern.

Die Besteller können Anforderungen an das Personal stellen (z.B. Sprachkenntnisse, Ausbildung).

g) Anzuwendende Tarife des schweizerischen Personenverkehrs

Gemäss Artikel 9 der ADFV müssen Bund und Kantone dafür sorgen, dass die Tarife für gleichwertige, bestellte Verkehrsangebote im ganzen Land ungefähr gleich sind. Höhere Produktionskosten in geographisch oder aus anderen Gründen benachteiligten Landesgegenden dürfen nicht zu wesentlich höheren Tarifen führen. Diese Vorgabe wird heute so umgesetzt, dass sich die Tarife der Unternehmungen grösstenteils innerhalb einer Bandbreite befinden (Effektivmeter mal Faktor 1,0 bis 1,5 = Tarifkilometer).

1. Die Beteiligung am Direkten Verkehr (DV) gemäss Ausschreibung und die Anwendung der entsprechenden Tarife sowie das von den Bestellern vorgegebene Tarifniveau sind obligatorisch. Über den Umfang der Beteiligung am DV einigen sich die Besteller vor der Ausschreibung.

2. Tarifverbünde, bei denen die Transportunternehmung teilnehmen muss, müssen aufgeführt werden.

Innerhalb der gleichen Unternehmung mit verschiedenen Netzen (Regional- und Ortsverkehr) muss den Kunden zwischen dem Abgangs- und Bestimmungsort ihrer Reise ein durchgehender Fahrausweis angeboten werden .

Bei Transportunternehmungen, die für ihr Netz oder Teile davon eine Abgeltung gemäss ADFV erhalten, wird verstanden, dass sie sich mit den entsprechenden Linien in folgendem Umfang am DV beteiligen

- Teilnahme am Einzelreiseverkehr (Tarif 600/)
- Teilnahme am Abonnementsverkehr (Tarif 650)
- Teilnahme am GA- und Halbtaxabereich (Tarif 654)
- Teilnahme an allfälligen Tarifverbänden

Das Verhältnis zwischen Kosten und Nutzen einer Teilnahme am DV muss von den Bestellern berücksichtigt werden.

h) Zulassung als Strassentransportunternehmer

Die Erteilung der Zulassungsbewilligung als Strassentransportunternehmen sowie die Erteilung des Fachausweises zum Nachweis der fachlichen Eignung als Leiter eines Strassentransportunternehmens wird in der Verordnung über die Zulassung als Strassentransportunternehmung im Personen- und Güterverkehr vom 1. November 2000 (STUV; SR 744.103) geregelt.

i) Zusammenarbeit

Die Transportunternehmung (Konzessionär) ist bereit, eng mit den Bestellern zusammenzuarbeiten. Der Ansprechpartner der Transportunternehmung ist entsprechend fachkundig.

2.3 Auswahl und Vergabekriterien

2.3.1 Nutzwertanalyse

Es wird das Angebot derjenigen Transportunternehmung gewählt, welches das beste Preis-/Leistungsverhältnis aufweist. Um dies herauszufinden, müssen die verschiedenen Offerten miteinander verglichen und bewertet werden. Als Bewertungsmethode wird eine Nutzwertanalyse empfohlen.

Bei der Nutzwertanalyse werden alle für die Ausschreibung relevanten Kriterien aufgelistet und nach ihrer Bedeutung gewichtet. Die Gewichtung der einzelnen Kriterien ist die eigentliche Schlüsselstelle bei der Nutzwertanalyse, da die ausschreibende Behörde diese nach ihren Präferenzen und somit subjektiv vornehmen. Deshalb ist es auch wichtig, dass die Kriterien und deren Gewichtung bereits in den Ausschreibungsunterlagen bekannt gegeben werden.

Die eingereichten Offertunterlagen ermöglichen pro Transportunternehmung eine Bewertung der einzelnen Kriterien, wobei der Bewertung eine bestimmte Punkteskala zugrundeliegt (z.B. 1 – 10). Die Multiplikation der Gewichtung mit der Bewertung ergibt den Wert des betreffenden Faktors für eine Transportunternehmung. Die Summe aller Werte einer Transportunternehmung ergeben schlussendlich den Gesamtwert. Für die ausschreibende Behörde ist natürlich diejenige Unternehmung am interessantesten, die den höchsten Gesamtwert erreicht. Ein Beispiel zur Nutzwertanalyse finden Sie im Kapitel 3.2.

2.3.2 Auswahl und Gewichtung der Kriterien

a) Muss-Kriterien

Die Nutzwertanalyse sieht vor, diejenigen Kriterien, welche unbedingt voll erfüllt werden müssen, vorwegzunehmen. Erfüllt eine der Offerten eines dieser Kriterien nicht, so wird diese ausgeschieden, ohne die anderen Kriterien zu beurteilen. Die Muss-Kriterien sollten auf ein absolutes Minimum beschränkt werden, damit keine unnötigen Eintrittsschranken entstehen, die möglicherweise zu einer Beschwerde führen könnten.

Absolutes Muss-Kriterium ist die fristgerechte Einreichung der Offerte.

Die Transportbedingungen und die Preisgestaltung der Unternehmung muss so weit als möglich in bestehende regionale Tarifsysteme integriert werden (z.B. Tarifverbünde).

Die Betriebsaufnahme, branchenübliche Bedingungen für das Personal (Minimalstandards bezüglich Lohn und Anstellungsbedingungen) oder besondere regionale Eigenheiten sind als weitere Muss-Kriterien zu empfehlen.

Die Muss-Kriterien sind in den Ausschreibungsunterlagen abschliessend aufzuführen.

b) Kann-Kriterien

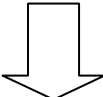
Die Kann-Kriterien entsprechen den Anforderungen, welche an das Verkehrsangebot gestellt werden, jedoch nur in einem grösstmöglichen Umfang und nicht absolut erfüllt werden müssen. Die Kann-Kriterien werden in beurteilbare, benotbare und gewichtete Kriterien gegliedert.

2.3.3 Zuschlagskriterien

Die Zuschlagskriterien werden in Muss- und Kann-Kriterien unterteilt. Letztere unterscheiden die Bereiche Preis, Leistung und Qualität. Dabei hat der Preis im Verhältnis das grösste Gewicht.

Als Grundlage für die Vergabe werden die Angebote auf der Basis folgender Zuschlagskriterien und Gewichtungen beurteilt (Beispiel BAV – Kriterien und Gewichtung können eigenen Bedürfnissen angepasst werden):

Erfüllungsart	Hauptkriterien	Kriterien	
Muss - Kriterien		Teilnahme am Direkten Verkehr (DV).	Offerten, welche die Muss-Kriterien nicht erfüllen, scheiden aus!!!
		Bei Existenz: Einhalten GAV.	
		Teilnahme an regionalen Tarifverbänden.	
		Fristgerechte und vollständige Offertein-gabe.	
		Datum der Betriebsaufnahme.	
		Auflagen, Eigenheiten usw.	
		Die Transportunternehmung muss über das nötige Betriebskapital verfügen.	
		Gleichbehandlung von Mann und Frau.	
Einhaltung Arbeitsschutzbestimmungen (AZG, AZGV, VUV).			
Erfüllen aller öffentlich rechtlichen Ver-pflichtungen (Abgaben, Sicherheit, Steu-ern, Sozialleistungen).			

Wenn Muss-Kriterien  erfüllt sind

Erfüllungsart	Hauptkriterien	Kriterien	Gewichtung (Beispiel)
Kann - Kriterien	Preiskriterium 40%	Preis der Offerte unterteilt in	40%
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Betriebskosten ▪ Erträge ▪ Abgeltungsbeitrag 	
	Leistungs- und Qualitätskriterien 60%	Personal	13%
		Fahrzeuge	12%
		Betriebsführung	10%
	Marketing	11%	
	Gesamteindruck der Offerte / Unterneh-mung, Referenzen, Erfahrungen im öV	14%	

Kriterien und Gewichtung vergleiche Beispiel Nutzwertanalyse Kapitel 3.2.

Preis der Offerte

Der Preis ist für die Besteller ein wichtiges Kriterium. Es wird deshalb relativ hoch gewichtet (40% im vorstehenden Beispiel). Es gilt, die der öffentlichen Hand zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel wirtschaftlich und mit dem grösstmöglichen Nutz einzusetzen.

Der Preis wiedergibt die jährlich wiederkehrenden ungedeckten Kosten, die eine Transportunternehmung im Bestellverfahren ausweist.

Die mittelfristige Planrechnung zeigt, ob die Unternehmung auf einen Zeithorizont von vier Jahren zum offerierten Preis die Leistung erbringen kann. In der Praxis sind heute für die Besteller die Angaben für das erste Jahr verbindlich. Dies gilt jedoch nicht für die Jahre zwei bis vier der Mittelfristplanung. Diese Tatsache birgt im Bestellverfahren noch ein gewisses Optimierungspotential. Von den Unternehmungen können die Besteller erwarten, dass sie eine systematisch erarbeitete, umfassende, zielbezogene und zukunftsorientierte Finanzpolitik verfolgen. Das heisst, die Unternehmungen müssen in der Lage sein, einen für die Besteller für die ganze Geltungsdauer verbindlichen Mittelfristplan erstellen zu können.

Bei Ausschreibungen gilt deshalb für die Besteller beim Mittelfristplan zukünftig die Aufwandseite für die gesamte vierjährige Geltungsdauer als rechtsverbindlich. Mit dieser Massnahme wird es nicht mehr möglich sein, dass eine Transportunternehmung mit einer „bewusst“ zu tiefen Offerte den Zuschlag erhält und schon im zweiten Jahr den Mittelfristplan nicht mehr einhalten kann. Auch wenn die Aufwandseite neu für vier Jahre im Voraus bekannt ist, muss das Bestellverfahren gemäss Artikel 10 ADFV jährlich durchgeführt werden. Durch diese Massnahme reduziert sich das „Risiko“ der Besteller in den ersten vier Jahren nach einer Ausschreibung nur noch auf die Ertragsseite.

Die Erträge haben ebenfalls einen wesentlichen Einfluss auf die ungedeckten Kosten. Auf keinen Fall sollte eine Transportunternehmung den Zuschlag erhalten, nur weil sie offensichtlich mit zu hohen Erträgen offeriert. Wenn jedoch aufgrund eines überzeugenden Marketingkonzepts mit höheren Erträgen gerechnet werden kann, muss dies in der Nutzwertanalyse mit einer entsprechenden Bewertung belohnt werden.

Die Leistungs- und Qualitätskriterien werden in unserem Beispiel mit 60% bewertet und haben somit gegenüber dem Preis insgesamt eine höhere Gewichtung. Die Besteller schauen somit nicht nur auf den Preis.

Personal

Das Personal ist täglich in direktem Kundenkontakt. Es beeinflusst das Erscheinungsbild einer Transportunternehmung und ist dadurch verantwortlich für eine qualitativ hohe Leistungserbringung.

Qualifiziertes und gut ausgebildetes Fahrpersonal (z.B. Fahrkurse, Tarif-, Orts- und Sprachkenntnisse) motiviertes Verkaufspersonal und eine personalnahe Führung sind nur ein paar Faktoren, die sich auf die Qualität des Produkts direkt auswirken. Qualifiziertes und dementsprechend entlohntes Personal wird in der Nutzwertanalyse positiv gewertet.

Fahrzeuge

In erster Linie erwarten die Kunden vom öffentlichen Verkehr, dass er pünktlich, sicher und zuverlässig ist. Dazu trägt ein gut gewartetes und dadurch sichereres und weniger pannen anfälliges Rollmaterial bei.

In diesem Zusammenhang ist es wichtig, dass ein Reservefahrzeug bei Pannen, Unfällen oder sonstigen Störungen innerhalb nützlicher Frist verfügbar ist (Reservepool?).

Dem Kunden sollte ein zeitgemässer Komfort geboten werden (z.B. an einem kalten Morgen ist das Fahrzeug schon geheizt, wenn die ersten Kunden einsteigen oder im Sommer werden die Fahrzeuge nicht während längerer Zeit an der prallen Sonne abgestellt).

Die Fahrzeuge sollten den Umweltaspekten Rechnung tragen. Ebenfalls sind die Transportmöglichkeiten von mobilitätsbehinderten Personen aufzuzeigen.

Betriebsführung

Die interne Kommunikation zur Sicherstellung des Betriebs ist durch die Offerenten aufzuzeigen.

Die Betriebsleitstelle ist ein zentrales und wichtiges Element des Systems öV. Sie ist in der Lage, den Betrieb so zu koordinieren, dass der Fahrplan eingehalten werden kann. Mit einem optimalen Fahrzeugeinsatz deckt sie die Nachfragespitzen. Es ist jedoch nicht zwingend, dass jede Unternehmung eine eigene Leitstelle hat. Es besteht auch die Möglichkeit, dass sich Unternehmungen bei bestehenden Betriebsleitstellen anschliessen.

Es muss sichergestellt sein, dass der Fahrer die Möglichkeit hat mit der Leitstelle, anderen Chauffeuren oder dem Anschlussknotenpunkt in Kontakt zu treten. Diese Kommunikation ist wichtig, damit Anschlüsse gewährt werden können. Dies ist in der Offerte auszuweisen. Verspätete Kurse können so dem Anschlussknotenpunkt gemeldet werden. Dieser stellt nach Möglichkeit die Anschlussverbindungen sicher.

Die Unternehmensführung muss bereit sein, aus wirtschaftlichen Überlegungen mit benachbarten Transportunternehmungen zusammenzuarbeiten. Mögliche Punkte sind hier die gemeinsame Benutzung von Infrastrukturen (z.B. Waschanlagen, Einstellhallen, Leitstelle), gemeinsame Rollmaterialbeschaffung, Reservefahrzeugpool, Austausch von Rollmaterial usw.

Marketing

Die Transportunternehmung ist in der Lage, die angestrebten Marketingziele und die Ausgestaltung der Marketinginstrumente (Product, Place, Price, Promotion, Politics, Personal und PR) in einem Marketingkonzept darzustellen.

Das Konzept wird umgesetzt, ständig weiterentwickelt und von den Bestellern kontrolliert. Abweichungen können mit dem Besteller besprochen werden.

Die Transportunternehmung verfügt über zeitgemässe akustische und optische Kundeninformationssysteme.

Gesamteindruck der Offerte / Unternehmung

Welches sind die Erfahrungen, die die Besteller mit der offerierenden Transportunternehmung gemacht haben? Eventuell müssen die Informationen bei einem anderen Kanton eingeholt werden.

Ist die Unternehmung in ihrer Region bei der Bevölkerung verankert?

Welches sind die Erfahrungen, die das Unternehmen im öV hat?

Wie sieht die wirtschaftliche und finanzielle Leistungsfähigkeit der Transportunternehmung aus (Bonität bei Markteintritt)?

Unternehmervarianten

Die Besteller müssen sich schon vor der Ausschreibung im Klaren sein, ob sie Unternehmervarianten zulassen wollen. Wenn ja, ist dies in den Ausschreibungsunterlagen zu vermerken und die Unternehmervariante als eigenständige Offerte zu bewerten. Wenn die Besteller die Unternehmervarianten nicht berücksichtigen wollen, müssen sie dies ebenfalls in den Ausschreibungsunterlagen erwähnen.

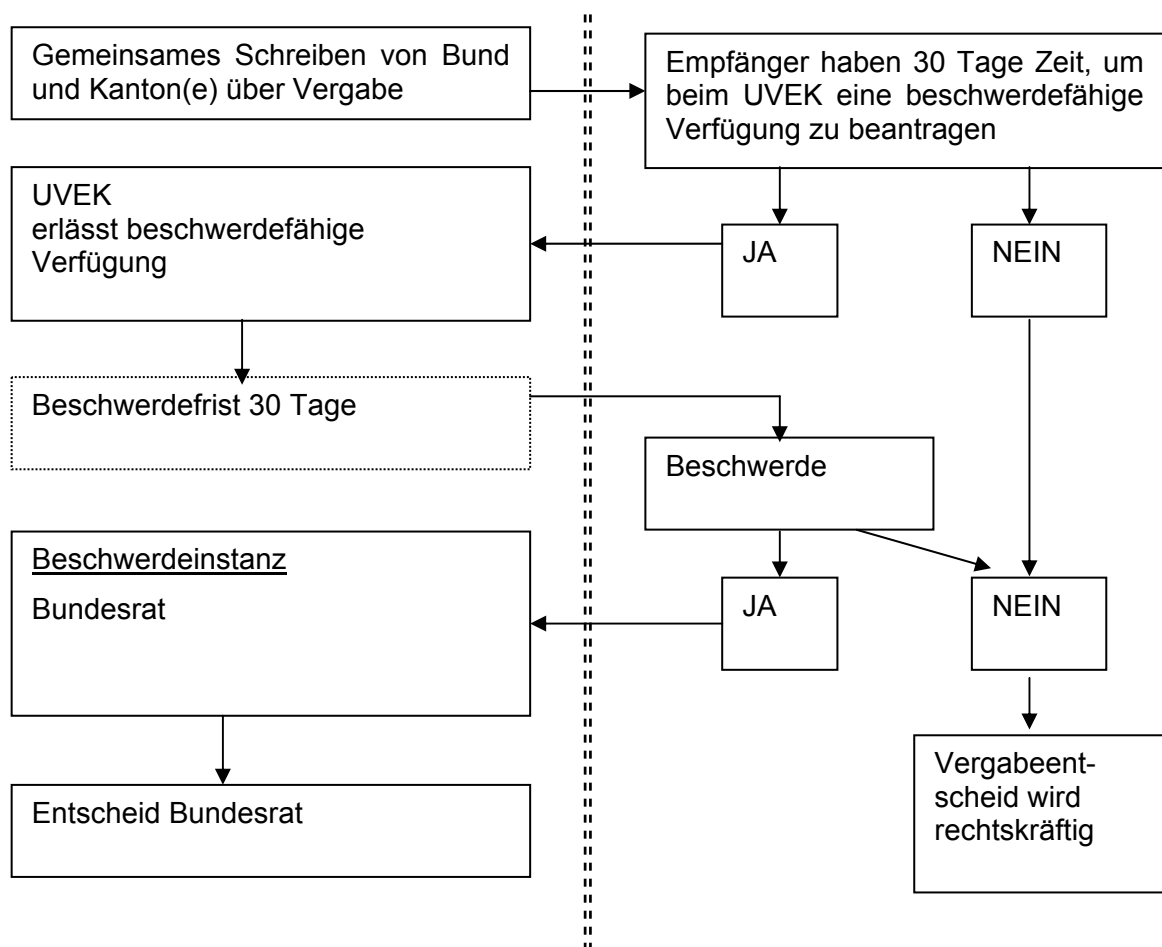
2.4 Zuschlag / Vergabeentscheid

Die Angebote werden durch die beteiligten Kantone geprüft und ausgewertet. Sie erarbeiten zu Händen des BAV eine detailliert begründete Entscheidungsfindung.

Der Zuschlag erfolgt im Einverständnis und mit Unterschrift der Kantone und des BAV in einem gemeinsamen Schreiben. In diesem ist ausdrücklich darauf hinzuweisen, dass die Offerenten binnen 30 Tagen beim UVEK eine beschwerdefähige Verfügung verlangen können.

Der Vergabeentscheid ist allen beteiligten Offerenten mit eingeschriebenem Brief mitzuteilen.

2.5 Beschwerdeverfahren



Das Beschwerdeverfahren sollte mindestens sechs Monate vor der Betriebsaufnahme abgeschlossen sein, ansonsten wird die rechtzeitige Beschaffung der notwendigen Betriebsmittel schwierig.

Für das Beschwerdeverfahren gelten die allgemeinen Regeln des Verwaltungsverfahrensgesetzes vom 20. Dezember 1968 (VwVG; SR 172.021).

2.6 Runder Tisch

Der „Runde Tisch“ ist nicht zwingend, hat sich aber in der Praxis bewährt. Dabei laden die ausschreibenden Kantone gleichzeitig mit dem Zuschlagsentscheid alle Transportunternehmungen, die eine Offerte eingereicht haben, ein. Der Runde Tisch muss innerhalb weniger Tage nach dem Vergabeentscheid stattfinden, da die Offerenten nur 30 Tage Zeit haben, um eine beschwerdefähige Verfügung beim UVEK zu beantragen. Der erste Teil des Runden Tisch findet im Plenum statt. Dabei begründen die Kantone, wie sie die eingereichten Offerten im Detail bewertet haben (Bewertungssystem) und zum Vergabeentscheid gelangt sind. Im zweiten Teil haben die Transportunternehmungen im bilateralen Gesprächen mit den Kantonsvertretern Gelegenheit, allgemeine Bemerkungen und Fragen zum Verfahren anzubringen. Die Transportunternehmungen sind interessiert zu wissen, wie sie im Detail beurteilt worden sind. Im Sinne der möglichen kontinuierlichen Verbesserung ist dies der Transportunternehmung aufzuzeigen. Bewährt hat sich das Aufzeigen der einzelnen Punktzahl mit dem anonymisierten Hinweis der höchsten und tiefsten Punktzahl (Blatt pro Transportunternehmung separat abgeben!).

Beispiel: Kriterium Fahrzeuge:

Zuschlagskriterien	Transportunternehmung	Höchste von einer TU erzielte Punktzahl	Tiefste von einer TU erzielte Punktzahl
Fahrzeuge	Autoverkehr Heimberg: 80 Punkte	95 Punkte	65 Punkte

Selbstverständlich kann die TU bei diesem Anlass (mündlich) nachfragen, warum sie mit dieser Punktzahl abgeschnitten hat. Das Bewertungsverfahren ist entsprechend zu dokumentieren.

Mit der Durchführung des Runden Tisches können zwei Ziele erreicht werden:

1. Die Beschwerdezahl gegen die Vergabeentscheide können reduziert werden.
2. Für viele Transportunternehmungen und ausschreibende Stellen ist das Ausschreibungsverfahren etwas neues. Durch die Gesprächsbereitschaft der betroffenen Parteien lassen sich sowohl die Offerten als auch das Verfahren stetig optimieren.

3. Praktischer Teil

3.1 Ablaufplan der Ausschreibung anhand eines Beispiels (Bus)

Punkte	Handlungen	Tage	Termine
1	Die Behörden erstellen zuerst die Beurteilungsgrundlagen und anschliessend die Ausschreibungsgrundlagen. Die Beurteilungsunterlagen müssen zum Zeitpunkt der öffentlichen Ausschreibung verabschiedet sein, und dürfen in keinem Fall mehr während des Verfahrens abgeändert werden!	30	Januar 01
2	Die Unterlagen werden durch das BAV oder / und allfälligen weiteren an der Ausschreibung beteiligten Parteien geprüft. Abklären, ob eine allfällige Beschwerde aufschiebende Wirkung hat.	30	Ende Februar 01
3	Bereinigung der Unterlagen und Publikation durch den Kanton. Die von der Ausschreibung betroffene(n) Transportunternehmung(en) ist/sind vor der Publikation über die Ausschreibung zu informieren (Diejenige TU, deren Netz oder Teile davon ausgeschrieben werden). Interessierte Unternehmungen beantragen Ausschreibungsunterlagen.	30	Ende März 01
4	Versand der Ausschreibungsunterlagen.		Anfang April 01
5	Eingabefrist von Fragen zur Ausschreibung (ev. längere Frist).	15	Mitte April 01
6	Fragebeantwortung in anonymisierter Form durch Kanton an alle.	30	Mitte Mai 01
7	Eingabetermin der Offerten / Offertöffnung.	45	Ende Juni 01
8	Auswertung der Offerten durch Kanton.	90	Ende Sept. 01
9	Prüfung, Stellungnahme zur Auswertung durch Mitbesteller, allenfalls Diskussion.	30	Ende Okt. 01
10	Vorbereitung und Bekanntgabe Vergabeentscheid (gemeinsames Schreiben Bund und Kanton).	30	Ende Nov. 01
11	allfälliges Beschwerdeverfahren (siehe Kapitel 2.5.) Die Beschwerdeinstanz ist der Bundesrat. Das Ausschreibeverfahren kann nicht fristgerecht abgeschlossen werden. Es muss eine Übergangslösung getroffen werden, damit der Betrieb der ausgeschriebenen Linie(n) ab Fahrplanwechsel sichergestellt ist.		
12	Wenn Entscheid rechtskräftig: Die Unternehmung reicht beim BAV ein Konzessionsgesuch ein. Die Konzession wird gemäss VPK erteilt. Die Transportunternehmung muss das Fahrplanverfahren beachten (z.B. Fahrplan muss im offiziellen Kursbuch der Schweiz publiziert werden.)		
13	Bestellung des Angebots bei Transportunternehmung.		
14	Bestellung Fahrzeuge (reicht die verbleibende Zeit bis zur geplanten Betriebsaufnahme noch?) / Einstellung von Personal.		
15	Betriebsaufnahme auf Fahrplanwechsel xy.		Mitte Dez. 02

Für die Ausschreibung von Bahnangeboten muss mit einer längeren Ausschreibungsdauer gerechnet werden.

3.2 Beispiel: Nutzwertanalyse mit Kriterien

	Kriterien	max. Pkt.	Offerte 1			Offerte 2		
			Note	Pkt.	brutto	Note	Pkt.	brutto
A	Preis	40% 400			255			
a1	Betriebskosten (1. Jahr 25%, 2. – 4. Jahr 75%) (nur Aufwand)	25	6	150				
a2	Ungedeckte Kosten (Aufwand – Ertrag)	10	7	70				
a3	Kostendeckungsgrad	5	7	35				
B	Personal	13% 130						
b1	Anstellungs- und Vertragsbedingungen (Musterarbeitsvertrag)	4						
b2	Durchschnittlich Bruttojahreslohn Fahrpersonal: Minimum und Maximum Durchschnittlich Bruttojahreslohn Verkaufspersonal: Minimum und Maximum	5						
b3	Anforderungen an das Fahrpersonal, Aus- und Weiterbildung	4						
C	Fahrzeuge	12% 120						
c1	Umweltaspekte (Euronorm, Partikelfilter, verwendete Treibstoffart); Lärmemissionen§§	4						
c2	Alter / Ausrüstung / Komfort / Niederflureinstieg	2						
c3	Abschreibungsreserven für Ersatzinvestitionen	1						
c4	Transportmöglichkeiten Mobilitätsbehinderte (Rollstühle, Kinderwagen) / Velotransport	1						
c5	Eignung der Fahrzeuge bezüglich der ausgeschriebenen Linien (Grösse, Kapazität)	2						
c6	Garagierung der Fahrzeuge / ev. Werkstatt	1						
c7	Reservefahrzeuge (Alter, Kapazität, Ausrüstung, Reservepool)	1						
D	Betriebsführung	10% 100						
d1	Fahrzeugeinsatz, Disposition, Nachfragespitzen	5						
d2	Kooperationsbereitschaft mit anderen TU (Fahrzeugbestellung, Fahrzeugpool)	5						

	Kriterien	max. Pkt.	Offerte 1			Offerte 2		
			Note	Pkt.	brutto	Note	Pkt.	brutto
E	Marketing	11% 110						
e1	Fahrgastinformation im / am Fahrzeug	2						
e2	Fahrgastinformation an den Haltestellen / Stationen	2						
e3	Marketingkonzept	4						
e4	Einheitliches Erscheinungsbild der TU (Dienstkleider, Fahrzeuge etc.)	1						
e5	Kundendienst (Reklamationsmanagement, Fundgegenstände, Gepäckausgabe, -transport)	1						
e6	Konzept Fahrausweiskontrolle	1						
F	Gesamteindruck der Offerte / Unternehmung	14% 140						
f1	Erfahrungen im öffentlichen Verkehr- Qualifikation aus vergleichbaren durchgeführten Transportleistungen	9						
f2	Qualität und Angemessenheit der Offerte	5						
	Punkte Total	100% 1000						
	Rang							

Beurteilung: sehr gut 9 – 10
 gut 7 – 8
 genügend 4 – 6
 ungenügend 1 – 3
 keine Angaben 0

3.3 Beispiel: Publikation im Amtsblatt

Publikation für Kantonsblatt Kanton Luzern vom 15.9.2001 und Amtsblatt Kanton Aargau vom 17.09.01

Ausschreibung von Beschaffungen von Transportleistungen im öffentlichen Verkehr

1. Auftraggeber: <i>Kanton Luzern</i> , vertreten durch das Verkehrs- und Tiefbauamt des Kantons Luzern, Arsenalstrasse 43, Postfach, 6011 Kriens; <i>Kanton Aargau</i> , vertreten durch das Baudepartement des Kantons Aargau, Abteilung Verkehr, Entfelderstrasse 22, 5001 Aarau; <i>Bundesamt für Verkehr</i> , Bollwerk 27-29, 3003 Bern.				
2. Verfahrensart: offenes Verfahren.				
3. Art der Leistung: <i>Transportleistung im öffentlichen Regionalverkehr mit Marktverantwortung</i>				
4. a. Buslinien (Los 03E Beromünster)				
	Linie	Strecke	beteiligte Kantone	
	550.30	Luzern – Rothenburg – Beromünster	LU	
	651.60	Beinwil am See – Beromünster	LU/AG	
b. Dauer der Leistung: vier Fahrplanjahre mit Beginn am 15. Dezember 2002				
c. Umfang der Leistung				
	Linie	Strecke	Anzahl Kurspaare	Streckenlänge
	550.30	Luzern – Rothenburg – Beromünster	Mo-Fr: 74.5	10 - 23 km
	651.60	Beinwil am See – Beromünster	Mo-Fr: 16	10.6 km
d. Unternehmervarianten: sind zugelassen				
e. Loskombinationen: sind zugelassen				
f. Arbeitsgemeinschaften: sind zugelassen.				
5. a. Buslinien (Los 03F Freiamt)				
	Linie	Strecke	beteiligte Kantone	
	653.60	Sins – Auw – Abtwil - (Fenkrieden)	AG	
	653.65	Sins – Dietwil – Gisikon – Root	AG/LU	
b. Dauer der Leistung: vier Fahrplanjahre mit Beginn am 15. Dezember 2002				
c. Umfang der Leistung				
	Linie	Strecke	Anzahl Kurspaare	Streckenlänge
	653.60	Sins – Auw – Abtwil - (Fenkrieden)	Mo-Fr: 13	14.2 km
	653.65	Sins – Dietwil – Gisikon – Root	Mo-Fr: 15	10.5 km
d. Unternehmervarianten: sind zugelassen				
e. Loskombinationen: sind zugelassen				
f. Arbeitsgemeinschaften: sind zugelassen.				

6.	<p>a. Adresse für den Bezug der Ausschreibungsunterlagen: Die Ausschreibungsunterlagen können bei der Firma XY angefordert werden.</p> <p>b. Zustellung der Ausschreibungsunterlagen: Die Ausschreibungsunterlagen werden ab 19. September 2001 per Post zugestellt.</p> <p>c. Eingabetermin, Eingabeadresse für schriftliche Fragen (per Brief/Fax/E-mail) und Versand der Antworten: <i>Eingabetermin</i> für schriftliche Fragen: spätestens 5. Oktober 2001 <i>Eingabeadresse xy</i> <i>Versand der Antworten</i>: voraussichtlich 19. Oktober 2001</p> <p>d. Adresse für die Einreichung des Angebots: Verkehrs- und Tiefbauamt des Kantons Luzern, Arsenalstrasse 43, 6011 Kriens, mit Aufschrift der eingereichten Lose.</p> <p>e. Frist für die Einreichung des Angebots: Das Angebot muss bis spätestens Mittwoch, 28. November 2001, 16.00 Uhr, bei der Administration des Verkehrs- und Tiefbauamtes des Kantons Luzern, Arsenalstrasse 43, Kriens, 3. Stock, abgegeben werden oder eingetroffen sein. Das Angebot ist verschlossen, mit Adresse des Absenders und unter Verwendung des zusammen mit den Ausschreibungsunterlagen abgegebenen Aufschriftklebers einzureichen.</p>
7.	Öffnung der Angebote: Donnerstag, 29. November 2001, 10.00 Uhr, Büro 302, Arsenalstrasse 43, Kriens, 3. Stock. Der Bewerber trägt die Verantwortung, dass das Angebot rechtzeitig beim Verkehrs- und Tiefbauamt des Kantons Luzern eintrifft..
8.	Vergabekriterien: siehe Ausschreibungsunterlagen.
9.	Vergabeverhandlungen: vorbehalten
10.	Rechtsgrundlagen: Bund: Artikel 15 Absatz 2 der Verordnung über die Abgeltungen, Darlehen und Finanzhilfen nach Eisenbahngesetz (Abgeltungsverordnung) vom 18. Dezember 1995; Kanton Luzern: § 10 Absatz 3 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr und den schienengebundenen Güterverkehr vom 21. Mai 1996, Kanton Aargau: Gesetz über den Öffentlichen Verkehr (ÖVG) vom 2. September 1975

Kriens und Aarau, 4. September 2001

Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Luzern; Baudepartement des Kantons Aargau

3.4 Benötigte Unterlagen / Informationen

Grundsätzlich sind bei Ausschreibungen im abgeltungsberechtigten Regionalverkehr die vom BAV im ordentlichen Bestellverfahren vorgegebenen Formulare den Ausschreibungsunterlagen beizulegen und müssen von den Offerenten ausgefüllt werden.

A Preis

- Verbindliche Planrechnung für das erste Jahr der Fahrplanperiode (Artikel 17 Absatz 1 Buchstabe c ADFV)
- Mittelfristige Planrechnung (Artikel 17 Absatz 1 Buchstabe d ADFV)
- Excel-Formular Kosten- und Leistungsrechnung vom BAV / IsöV / weitere
- Investitionsplanung

B Personal

- Firmenspezifische Anforderungen an das Personal (Qualifikation, Sprache der Landesgehend, Fremdsprachen, Orts- und Tarifkenntnisse)
- Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten für das Fahrpersonal
- Musterarbeitsvertrag
- Ausstattung des Personals (Uniformen usw.)
- Die dem Angebot zu Grunde liegenden Dienstpläne und die dazugehörige (Personal-) Bedarfsrechnung
- Siehe Kapitel 5 Beilage 4

C Fahrzeuge

- Siehe Kapitel 5 Beilage 4

D Betriebsführung

- Wie werden Fahrgasterhebungen durchgeführt und wie erfolgt die Auswertung?
- Über welche Betriebsmittel verfügen Sie, um die Kommunikation zwischen den Fahrzeugen und der Betriebsleitzentrale, sowie die Anschlussicherung zu gewährleisten (im Normalbetrieb und bei Störungen/Unterbrüchen)?
- Konzept für die Abdeckung von Nachfragespitzen und evtl. Bahnersatz (Reservehaltung)?
- Bereitschaft mit anderen Transportunternehmungen zu kooperieren und so den finanziellen Aufwand zu vermindern. Dies kann mittels Betriebsgemeinschaften, gemeinsamer Fahrzeugpool, gemeinsame Fahrzeugbeschaffung usw. erzielt werden.
- Siehe Kapitel 5 Beilage 4

E Marketing

- Siehe Kapitel 5 Beilage 4

F Gesamteindruck der Offerte / Unternehmung

- Firmenportrait (Kapitel 5 Beilage 1)

3.5 Abbruch des Ausschreibeverfahrens

Weder das EBG noch die ADFV äussern sich zum Abbruch des Ausschreibeverfahrens.

Das Ausschreibeverfahren nach Artikel 15 ADFV wird im Normalfall durch einen Vergabeentscheid abgeschlossen.

Aus vorgenanntem Artikel erwächst den Bestellern kein Zwang zur Ausschreibung, da es sich bei Artikel 15 ADFV um eine Kann-Vorschrift handelt. Demgemäss liegt es im Ermessen der Behörde, das Ausschreibeverfahren abzubrechen, wenn objektive Gründe dafür vorliegen (wenn das öffentliche Interesse überwiegt, z.B. die Situation sich massiv geändert hat). Da es keinen Zwang zum Vergabeentscheid gibt, kann das Ausschreibeverfahren abgebrochen werden.

Dies entspricht dem Artikel 30 der Verordnung über das öffentliche Beschaffungswesen vom 11. Dezember 1995 (VoeB; SR 172.056.11). Dieser regelt Abbruch, Wiederholung und Neuaufgabe des Vergabeverfahrens.

Artikel 30 VoeB kann zur Auslegung des Artikels 10 Absatz 4 der ADFV beigezogen werden, wonach die Transportunternehmungen keinen Rechtsanspruch auf die Bestellung haben. Wenn in einem laufenden Bestellverfahren ohne Ausschreibung dem Offertsteller kein Anspruch auf Bestellung erwächst und die Besteller das Verfahren demnach ohne Vertrag beenden können, ist es auch zulässig, dass die Besteller im Verfahren der Ausschreibung keinen Vergabeentscheid treffen.

4. Überprüfung der Umsetzung

An die Transportunternehmungen werden bezüglich Quantität und Qualität der Offerte hohe Anforderungen gestellt. Die Besteller verfügen mit den Offertunterlagen über viele wertvolle Informationen und Konzepte.

Es versteht sich von selbst, dass die Besteller mit den eingereichten Unterlagen derjenigen Transportunternehmung, die den Zuschlag erhalten hat, arbeitet. Die Konzepte, Visionen, Versprechen usw. sind auf ihre Umsetzung hin zu überwachen. Das heisst, dass die Besteller im Rahmen des Offertverfahrens einen Soll – Ist-Vergleich anstellen. Gegebenenfalls können Vorbehalte in die Angebotsvereinbarung aufgenommen werden.

Sind die Massnahmen umgesetzt, sind diese auf ihre Wirksamkeit hin zu überprüfen.

5. Literaturverzeichnis

Verkehrs- und Tiefbauamt des Kantons Luzern / Abteilung Verkehr des Kantons Aargau:
Ausschreibungsunterlagen für Transportleistungen im öffentlichen Regionalverkehr,
17. September 2001

Projektgruppe Marktöffnung BAV/KöV/VöV: *Arbeitspapier zur Marktöffnung*,
22. Februar 2001

Caroline Beglinger / Heinz Gugger: *Beurteilungsverfahren für Angebotsofferten im öffentlichen Verkehr*, 19. September 1997

6. Beispiele von Beilagen zur Informationsbeschaffung

Beilage 1

Erklärung zu öffentlich-rechtlichen Verpflichtungen, Konkurs- und Nachlassverfahren sowie Lehrlingswesen (Originalformular Kanton Luzern)

Die unterzeichnende Firma bestätigt die Richtigkeit aller nachstehenden Angaben und verpflichtet sich, auf Verlangen des Auftraggebers die entsprechenden Nachweise innert 10 Arbeitstagen schriftlich vorzulegen.

Bei Arbeitsgemeinschaften ist von jeder beteiligten Firma eine Erklärung abzugeben.

1. Öffentlich-rechtliche Verpflichtungen

- Wir sind bis heute allen öffentlich-rechtlichen Verpflichtungen (Abgaben, Steuern, Sozialleistungen) ordnungsgemäss nachgekommen.
- Wir halten die massgebenden schweizerischen Arbeitsschutzbestimmungen (Arbeitsbedingungen für Arbeitnehmer, einschlägige Bedingungen der Gesamtarbeitsverträge) ein.
- Wir halten für jene Arbeitnehmer, die Leistungen in der Schweiz erbringen, die Gleichbehandlung von Mann und Frau ein.

2. Konkurs- und Nachlassverfahren

- Wir befinden uns im heutigen Zeitpunkt in keinem Konkurs- oder Nachlassverfahren.

3. Lehrlingswesen

- Wir bilden im heutigen Zeitpunkt Lehrlinge aus.

Ort und Datum:

Stempel und rechtsgültige Unterschriften:

Sitz der Unternehmung und weitere Standorte
Rechtsform der Unternehmung
Haftungs-, Eigentums- und Abhängigkeitsverhältnisse
Aktuelles Organigramm der Unternehmung, aktuelle Anzahl Mitarbeiter
Die bisherigen Tätigkeiten der Unternehmung
Finanzielle Angaben mit Blickwinkel auf die Sparten öffentlicher Verkehr: Gesamtumsatz, Ergebnis, getätigte Abschreibungen und Rückstellungen der letzten drei Jahre (falls vorhanden: separat für die Sparte „Personentransport“). Für Tochterunternehmen sind die Angaben der aktuellen Unternehmen ebenfalls einzureichen.
Bilanz und Erfolgsrechnung der Unternehmung der letzten drei Jahre
Bestehende Versicherungen (insbesondere Betriebshaftpflicht und Betriebsausfall) und deren Deckungssummen
Werkstattkapazitäten
Angaben zum Umsatz
<p><i>Umsatzanteil bei einer Auftragserteilung</i> Wenn dem Anbieter der Auftrag für die vorliegende Bus-Transportleistung erteilt würde, wird der daraus resultierende Anteil am Gesamtersatz wie folgt geschätzt:</p> <p>< 20 % des Bus - Transportumsatzes <input type="checkbox"/></p> <p>20 bis 40 % des Bus - Transportumsatzes <input type="checkbox"/></p> <p>>40 % des Bus - Transportumsatzes <input type="checkbox"/></p>

Weitere Transportunternehmungen (nur bei Arbeitsgemeinschaften)

Unternehmung

Adresse

PLZ/Ort

Verantwortlich

Stellvertretung

Ort und Datum Stempel und rechtsgültige Unterschrift

Unternehmung

Adresse

PLZ/Ort

Verantwortlich

Stellvertretung

Ort und Datum Stempel und rechtsgültige Unterschrift

Der/Die Unterzeichnende bescheinigt, von den Angaben zur Offertstellung, den Bestimmungen der Abgeltungsverordnung des Bundes vom 18.12.1995 und des kantonalen Gesetzes über die öffentlichen Beschaffungen vollumfänglich Kenntnis zu haben.

Beilage 4
Mögliche Fragen zu einzelnen Themen

Personal
Angaben zum Jahreslohn (Bruttogrundlohn pro Jahr)
Bruttogrundlohn pro Jahr Minimum, Fr. Maximum, Fr.
Welche firmenspezifische Anforderungen stellen Sie an das Fahrpersonal? (Qualifikation, Sprachkenntnisse, Orts- und Tarifkenntnisse, Fahrkenntnisse, etc.)
Welche Ausbildung bieten Sie Ihrem Fahrpersonal an? Zeigen Sie die geplanten Massnahmen zur Ausbildung des Fahrpersonals auf.
Welche Weiterbildung bieten Sie Ihrem Fahrpersonal an? Zeigen Sie die geplanten Massnahmen zur jährlichen Weiterbildung des Fahrpersonals auf.
Welche Anstellungsbedingungen haben Sie für Ihr Fahrpersonal? Legen Sie bitte einen Musterarbeitsvertrag bei.
Wie hoch ist die durchschnittliche wöchentliche Arbeitszeit?
Sozialleistungen
Entschädigung für unregelmässige Arbeit
Zeit- und Geldzulagen für Nacht-, Sonntags und Feiertagsarbeit
Allgemeine Urlaubs- und Arbeitszeitregelung (Basis AZG, AZGV) Welche wöchentliche Arbeitszeit je Mitarbeiter liegt der Offerte zu Grunde? Welcher jährlicher Ferienanspruch je Mitarbeiter liegt der Offerte zugrunde? Wie viele bezahlte Feier- und Ruhetage sind pro Kalenderjahr je Mitarbeiter vorgesehen? Wie viel beträgt die vorgesehene Höchstarbeitszeit je Dienstschicht (Arbeitszeit und Pausen)?
Vorgesehene Ausrüstung für das Personal (Dienstbekleidung, Hilfsmittel, Arbeitsunterlagen, etc.)
Sind Sie einem GAV oder Branchenabkommen angeschlossen? Wenn ja, welchem?
Weitere Angaben (nach Bedarf)

Marketing und Distribution Verfügt die Unternehmung über ein Marketingkonzept, kann dieses beigelegt werden. Zeigen Sie anhand von Beispielen, wie Sie gedenken die verschiedenen Bereiche zu lösen (Broschüren, Prospekte, etc.).
Wie erfolgt der Fahrausweisverkauf?
Welches ist Ihr Konzept zur Fahrgastinformation? (Fahrpläne, Preislisten, Netzplan, weitere Informationsbroschüren, Internet, etc.)
Wie erfolgt die Fahrgastinformation an den Haltestellen?
Welche Marktbearbeitungsmassnahmen sind vorgesehen (Werbung, etc.)?
Wie stellen Sie ein einheitliches Erscheinungsbild sicher?
Vorgesehene Dienstleistungen im Kundendienst (Auskunftsstelle, Fundbüro, Reklamationsmanagement, weitere Dienstleistungen, etc.)
Beschreiben Sie Ihr Transportkonzept für Mobilitätsbehinderte. Aus diesem Konzept soll hervorgehen, welche technischen und organisatorischen Massnahmen für die erleichterte Beförderung von Mobilitätsbehinderten bereits realisiert wurden und welche bis wann geplant sind.
Vorgesehenes Distributionssystem / Inkassosystem in den Fahrzeugen
Wie führen Sie Fahrausweiskontrollen durch?
Welche Bekanntheit haben Sie in der Region, oder welche Massnahmen sind vorgesehen um diese zu verankern?
Weitere Angaben (z.B. Gepäcktransport)

Fahrzeuge
Wie viele und welche Fahrzeuge kommen zum Einsatz (Kurs- und Reservefahrzeuge)?
Die Fahrzeugwahl ist zu begründen.
Welche Massnahmen ergreifen Sie, um die Benutzungsfreundlichkeit der Fahrzeuge zu gewährleisten? Welche tägliche Tätigkeiten und Kontrollen sehen sie für die Sicherheit der Fahrzeuge vor? Wie stellen Sie kleine Reparaturen vor Ort sicher (z.B. defektes Blinkerlicht, Scheibenwischerblatt)?
Wo gedenken Sie die Fahrzeuge unterzubringen?
Weitere Angaben (z.B. Reinigung der Fahrzeuge)

Betriebsführung
Welche Vorkehrungen treffen Sie bezüglich Qualitätssicherung in der Betriebsführung und Betriebsorganisation?
Wie setzen Sie die Verwendung einer einheitlichen Uhrzeit (MEZ) konkret um?
In welcher Form erhält das Fahrdienstpersonal die Informationen/Anweisungen zum Fahrplan?
Wie stellen Sie sicher, dass ein Ersatzfahrzeug bei Störungen bereitgestellt werden kann?
Wie kontrollieren sie die Einhaltung der Qualitätsvorgaben bezüglich des letzten Kurses?
Welche Massnahmen ergreifen Sie, wenn die Vorgaben nicht eingehalten werden?
Wie stellen Sie die Information des Fahrpersonals bezüglich Umleitungen, Änderungen des Fahrplans usw. sicher?
Vorhandene Qualitäts- und Umweltzertifikate
Wie werden Fahrgasterhebungen durchgeführt und wie erfolgt die Auswertung?
Welche Auswertungen nehmen Sie vor?
Wie werden Linienerefolgsrechnungen durchgeführt? (Muster beilegen).
Wie werden Erfolgskontrollen (Kundenzufriedenheit, Aufwand und Ertrag, etc.) durchgeführt? (Muster beilegen).
Über welche Betriebsmittel verfügen Sie, um die Kommunikation zwischen den Fahrzeugen und der Betriebsleitzentrale, sowie die Anschlusssicherung zu gewährleisten (im Normalbetrieb und bei Störungen/Unterbrüchen)?
Konzept für die Abdeckung von Nachfragespitzen und evtl. Bahnersatz (Reservehaltung)?
Sind Sie bereit, mit anderen TU einen Reservefahrzeugpool einzurichten?
Weitere Angaben (z.B. Umweltaspekte)

Leistungsfähigkeit
Haben Sie Erfahrung in der Angebotsplanung, beispielsweise in der Fahrplanerstellung, in der Entwicklung von Angebotskonzepten, etc.? Wenn ja, welche?
Beschreibung des Arbeits- und Terminprogramms bis zur allfälligen Betriebsaufnahme.
Wie stellen Sie Ihre Flexibilität beim Leistungsaus- und abbau sicher?
Unternehmervariante
Die Unternehmervariante und deren Vorteile sind als solche zu bezeichnen und auf separaten farbigen Beilagen zu dokumentieren.
Weitere Angaben (nach Bedarf)

Erfahrung und Referenzen
Erfahrungen im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs, des gewerbsmässigen privaten Personentransportes und von weiteren Transportaufgaben, Stellung am CH-Markt.
Welche Transportleistungen erbringen Sie?

Ort und Datum

Stempel und rechtsgültige Unterschrift

Beilage 5

Fahrzeugpark (inkl. Anhänger, sofern diese im öV eingesetzt werden)

	Fahrzeug-Nr. 1	Fahrzeug-Nr. 2	Fahrzeug-Nr. 3
Allgemeine Informationen			
Einsatz auf anderen Linien? Auf welchen?			
Kategoriebezeichnung nach BAV (Kleinbus, Midibus, Gelenkbus)			
Niederflur?			
Marke / Inbetriebsetzung			
km-Stand per Datum			
Buchwert			
Restabschreibungsdauer / Abschreibungssatz			
Abmessungen			
Anzahl Türen / Länge und Breite Fahrzeug			
Billettausgabegerät (Marke)			
Fahrgastzählsystem (Marke)			
Kapazitäten	Gemäss Offertformular BAV		
Anzahl Sitz- und Stehplätze	Gemäss Offertformular BAV		
Fahrgastinformation	Gemäss Offertformular BAV		
Kinder-/Einkaufswagen, Fahrrad	Gemäss Offertformular BAV		
Rollstühle	Gemäss Beförderungskonzept für Mobilitätsbehinderte		
Reservefahrzeuge			

Ergänzende Angaben der Unternehmung / Hinweise