



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Verkehr BAV
Abteilung Finanzierung

Bundesamt für Verkehr (BAV)

Leitfaden Vergabevereinbarung

Version 28.11.2014

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	1
1.1 Was ist eine Vergabevereinbarung?	1
1.2 Wozu ein Leitfaden?	2
2. Inhalt einer Vergabevereinbarung	3
3. Erläuterungen	4
3.1 Präambel	4
3.2 Rahmenbedingungen	4
3.3 Pflichten und Rechte des Transportunternehmens	4
3.4 Pflichten und Rechte der Besteller	4
3.5 Vertragsmanagement	9
3.6 Anhänge	12
Anhang: Muster einer Vergabevereinbarung	14
1. Rahmenbedingungen	14
2. Transportleistungen	16
3. Fahrzeuge, Ausstattung und Garagierung	16
4. Personal	17
5. Haltestellen	18
6. Betriebsführung	18
7. Tarife und Distribution	19
8. Fahrgastinformation	20
9. Erscheinungsbild und Marktverantwortung	20
10. Controlling und Reporting	21
11. Finanzielles	21
12. Vertragsdauer und Kündigung	23
13. Schlussbestimmungen	24

1. Einleitung

1.1 Was ist eine Vergabevereinbarung?

1996 wurde mit der Revision des Eisenbahngesetzes auch die Möglichkeit von Ausschreibungen im regionalen Personenverkehr geschaffen. Seither wurden über 30 erfolgreiche Ausschreibungsverfahren durchgeführt. Insgesamt konnte dabei die Effizienz der eingesetzten Mittel gesteigert sowie die Qualität des Verkehrsangebotes verbessert werden.

Ausschreibungen werden seit dem 1. Juli 2013 im Rahmen der Bahnreform 2.2 erstmals auf Stufe Bundesgesetz geregelt, namentlich im Bundesgesetz über die Personenbeförderung (Personenbeförderungsgesetz, PBG, SR 745.1) sowie in der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV, SR 745.16). Unter anderem schliessen die Besteller neu nach einer Ausschreibung von Transportleistungen des abgeltungsberechtigten regionalen Personenverkehrs mit dem zukünftigen Betreiber eine sogenannte Vergabevereinbarung ab.

Art. 32k PBG Vergabevereinbarung

¹ *Sobald der Vergabeentscheid rechtskräftig ist, schliessen die Besteller mit dem Unternehmen eine Vergabevereinbarung ab.*

Art. 16 ARPV Aufforderung zur Offertstellung

² *Die Besteller können in der Aufforderung zur Offertstellung auf ihre Absicht hinweisen, eine Vergabevereinbarung oder eine Zielvereinbarung abzuschliessen oder weiterzuführen. Die Transportunternehmen erstellen ihre Offerten gegebenenfalls aufgrund der Vergabevereinbarungen oder der Zielvereinbarungen.*

Diese Vergabevereinbarung wird auf der Grundlage der Ausschreibungsunterlagen sowie der bei der Ausschreibung eingereichten Offerte erstellt. Sie regelt für die gesamte in den Ausschreibungsunterlagen definierte Vergabedauer (in der Regel 10 Jahre) soweit möglich die zukünftigen Pflichten von Bestellern und Transportunternehmen, namentlich Verkehrsangebot, Qualität, Kosten, Erlöse, Anpassungsmechanismen und Controlling.

Art. 32k PBG Vergabevereinbarung

² *Die Vergabevereinbarung legt aufgrund der Offerte im Wesentlichen die Geltungsdauer, das Verkehrsangebot, die Qualität, die Kosten, die Erlöse, die Anpassungsmechanismen und das Controlling fest.*

Die Vergabevereinbarung wird gemeinsam durch den federführenden Kanton und das BAV erarbeitet. Sie bildet die Basis für das weiterhin durchzuführende zweijährige Bestellverfahren. Das heisst, die Vergabevereinbarung definiert den Rahmen, in welchem die Transportunternehmen ihre Offerten im Bestellverfahren erstellen muss und innerhalb dessen anschliessend die Angebotsvereinbarung abgeschlossen wird. Die in der Vergabevereinbarung festgelegten Parameter behalten unter Berücksichtigung der vereinbarten Anpassungsmechanismen während der gesamten Laufzeit ihre Gültigkeit. Dadurch kann das Bestellverfahren vereinfacht ausgestaltet werden (vgl. Art. 31a Abs. 2 PBG in Verbindung mit Art. 17 Abs. 3^{bis} ARPV) dies ist sowohl für den Besteller als auch für das Transportunternehmen vorteilhaft.

Art. 27m ARPV Vergabevereinbarung

¹ *Der Kanton und das BAV erstellen die Vergabevereinbarung gemeinsam.*

² *Das BAV, die beteiligten Kantone und das Unternehmen schliessen die Vereinbarung für die im Vergabeentscheid festgelegte Dauer ab.*

³ *In der Vereinbarung werden die Abgeltungsbeträge für die ersten zwei Fahrplanperioden festgelegt sowie die Anpassung der Folgejahre geregelt.*

⁴ *Bei wesentlichen Änderungen der Verhältnisse können die Parteien die Vereinbarung im gegenseitigen Einvernehmen anpassen.*

1.2 Wozu ein Leitfaden?

Der vorliegende Leitfaden soll in die Thematik einführen und den im Ausschreibungsverfahren federführenden Kantonen eine praktische Hilfe beim Erstellen von Vergabevereinbarungen bieten.

Bei der konkreten Ausgestaltung von Vergabevereinbarungen bzw. den vorgängig zu erstellenden Ausschreibungsunterlagen ist immer die spezifische Ausgangslage zu berücksichtigen. Entsprechend verzichtet der Leitfaden bewusst auf standardisierte Vorgaben, welche tel quel angewandt werden müssten. Vielmehr soll der Leitfaden exemplarisch aufzeigen, wie die häufigsten Fragen, welche sich bei jeder Vergabevereinbarung stellen, geregelt werden können. Er wird ergänzt durch ein fiktives Beispiel einer Vergabevereinbarung.

Der Leitfaden konzentriert sich auf den bisher häufigsten Fall von Ausschreibungen im regionalen Personenverkehr, nämlich die Vergabe von Bus-Transportleistungen mit Markt-/Erlösverantwortung (sogenannte Netto-Ausschreibung). Mit den entsprechenden Anpassungen ist er auch für Brutto-Ausschreibungen anwendbar. Für Ausschreibungen im Bahnbereich wäre der Leitfaden spezifisch weiterzuentwickeln.

2. Inhalt einer Vergabevereinbarung

Präambel

- Absichtserklärung, Ausgangslage

Rahmenbedingungen

- Vertragsgegenstand
- Zusammenarbeit
- Bestellstruktur
- Zulässigkeit von Subakkordanten
- Extrafahrten und linienfremde Einsätze
- Beiträge und Abgeltungen Dritter (Schulgemeinden, Einkaufszentren etc.)

Pflichten und Rechte des Transportunternehmens

- Transportleistungen
- Fahrzeuge und Garagierung
- Personal
- Haltestellen
- Betriebsführung
- Tarife und Distribution
- Fahrgastinformation
- Marktverantwortung
- Controlling und Reporting
- weitere Leistungen

Pflichten und Rechte der Besteller

- Erlöse und Abgeltung
- Anpassungsmechanismen

Vertragsmanagement

- Dauer
- Mangelhafte Erfüllung, Kündigung, Sanktionen
- Vorgehen bei Uneinigkeit

Anhänge

- Basisfahrplan
- Basiskalkulation inkl. Kalkulationsgrundlagen/Kennzahlen
- Fahrzeugeinsatz
- Anforderungen Fahrzeuge
- Anforderungen Personal
- Weitere Anforderungen (Fahrgastinformation etc.)
- Richtlinien Werbeflächen
- Inhalt und Termine Reporting

3. Erläuterungen

3.1 Präambel

In einer Präambel kann die spezifische Ausgangslage und die Absicht, welche die Vertragspartner verfolgen, umrissen werden.

3.2 Rahmenbedingungen

In diesem Vertragsabschnitt werden die übergeordneten Rahmenbedingungen definiert: Vertragsgegenstand, Grundlagen der Zusammenarbeit, Bestellstruktur, Zulässigkeit von Transportbeauftragte, Extrafahrten, Leistungen im Auftrag Dritter¹.

Die Rahmenbedingungen sind bereits in den Ausschreibungsunterlagen zu definieren und können anschliessend für die Vergabevereinbarung übernommen werden. Alternativ kann ein Entwurf der Vergabevereinbarung bereits im Zuge der Ausschreibungsvorbereitung formuliert und den Ausschreibungsunterlagen beigelegt werden.

3.3 Pflichten und Rechte des Transportunternehmens

In diesem Vertragsabschnitt werden primär die Aufgaben des Transportunternehmens definiert, namentlich die zu erbringenden Leistungen (Transportleistungen, aber gegebenenfalls auch Marketing, Kundenservice, Reporting etc.) sowie die zugehörigen Vorgaben bezüglich Qualität derselben (z.B. Mindestanforderungen an das Fahrpersonal, die Fahrzeuge, das Fahrausweissortiment). Zur besseren Lesbarkeit und im Hinblick auf allfällige spätere Anpassungen empfiehlt es sich, umfangreiche Inhalte (z.B. Fahrplan inkl. Leistungskennzahlen zur Definition der Transportleistungen) in Anhänge auszugliedern und im Haupttext auf diese zu verweisen.

Der konkrete Inhalt hängt von der spezifischen Situation ab, von allgemein gültigen Formulierungen ist abzusehen. Die Leistungen und Vorgaben sind schon in den Ausschreibungsunterlagen zu definieren und können anschliessend für die Vergabevereinbarung übernommen werden.

3.4 Pflichten und Rechte der Besteller

In diesem Vertragsabschnitt wird primär die Abgeltung der Leistungen durch die Besteller geregelt sowie deren allfällige Anpassung (im Rahmen des regulären, vereinfachten Bestellverfahrens gemäss Art. 31a Abs. 2 PBG) bei Änderung der Leistungen oder Rahmenbedingungen.

¹ z.B.: Die im Rahmen dieser Vereinbarung erbrachten Transportleistungen werden durch Leistungen im Auftrag von Dritten (Gemeinden, Schulen, Firmen) ergänzt (vgl. Auflistung in Anhang X). Das Transportunternehmen ist für ein aktives Vertragsmanagement dieser Drittverträge besorgt.

Grundsätzliche Überlegungen zur Risikoverteilung

Mit der Beantwortung der Frage, unter welchen Voraussetzungen und nach welchen Regeln die vereinbarte Abgeltung (bzw. die Kosten oder / und Erlöse in den Offerten) während der Laufzeit der Vereinbarung angepasst werden können, wird zu grossen Teilen das Risiko² zwischen Bestellern und Transportunternehmen verteilt. Grundsätzlich sind vier Lösungen möglich:

- Wird die Abgeltung nicht angepasst, liegt das ganze Risiko beim Transportunternehmen
- Wird die Abgeltung bzw. die Kosten oder Erlöse an Preisindizes gekoppelt, übernehmen die Besteller das Risiko von Preisänderungen (z.B. Dieselpreis pro Liter). Das Risiko für den Mengenbedarf (z.B. Liter Diesel pro Jahr) liegt dagegen beim Transportunternehmen.
- Wird die Abgeltung aufgrund der tatsächlichen Kosten bzw. Erlöse nachkalkuliert, liegt das Risiko vollständig bei den Bestellern, sofern die Mehrkosten bzw. Mindererlöse der Transportunternehmen von den Bestellern ausgeglichen werden.
- Wird die Anpassung zu gegebenem Zeitpunkt verhandelt, ist die Risikoübernahme abhängig von der Verhandlungsmacht der Parteien³

Neben diesen grundsätzlichen Lösungen sind diverse Zwischenlösungen der Risikoverteilung möglich, indem z.B. eine Anpassung erst erfolgt, wenn die Änderungen eine gewisse Grössenordnung erreichen (sog. Bagatellklausel) oder indem Anpassungen frühestens nach X Betriebsjahren vorgesehen sind.

Die Risikoverteilung zwischen den Vertragspartnern erfolgt idealerweise nach den Möglichkeiten der Einflussnahme (Beherrschbarkeit) sowie aufgrund der Risikofähigkeit bzw. den Absicherungskosten (z.B. Dieselpreis). So können die Kosten der Risikoübernahme gesamthaft reduziert und falsche Anreize verhindert werden.

Aus Bestellersicht ist zu berücksichtigen, dass die Risikoübernahme durch das Transportunternehmen nicht „gratis“ ist, da das Transportunternehmen zur Absicherung des Risikos in der Offerte eine Risikoprämie einkalkulieren wird. Im Gegenzug setzt die Übernahme (zu) vieler Risiken durch die Besteller unter Umständen falsche Anreize für das Transportunternehmen (welchen wiederum mit zusätzlichen Controlling-Massnahmen begegnet werden muss). Im Extremfall, d.h. bei Übernahme sämtlicher Risiken durch die Besteller, ist trotz Ausschreibung kein wirksamer Wettbewerb mehr möglich. Mit anderen Worten: eine faire und wirksame Ausschreibung bedingt, dass die Anbieter gewisse Risiken übernehmen; insbesondere muss das Transportunternehmen die Konsequenzen seiner verbindlichen Ausschreibungsofferte tragen, auch wenn sich diese im Nachhinein als Fehleinschätzung erweist.

Daraus folgt, dass die offerierte bzw. vereinbarte Abgeltung nur aus Gründen angepasst werden sollte, welche unabhängig sind vom gewählten Transportunternehmen (und auch bei einer Vergabe an ein anderes Transportunternehmen zu Anpassungen geführt hätten); Zudem sollte die Abgeltung nicht aus Gründen angepasst werden, welche zu einem anderen Vergabeentscheid geführt hätten, wenn sie damals schon bekannt gewesen wären. Entsprechend sollte die vereinbarte Abgeltung namentlich in folgenden Fällen nicht angepasst werden:

- (Bewusste oder unbewusste) Fehleinschätzungen oder Fehlkalkulationen des Anbieters in der Ausschreibungsofferte

² Die Übernahme eines Risikos beinhaltet immer auch Chancen; wer beispielweise das Risiko einer Preissteigerung beim Dieselpreis trägt, kann je nach Preisentwicklung auch von tieferen Kosten profitieren. Aus Gründen der Lesbarkeit wird im Folgenden vereinfachend nur von Risiken gesprochen, wobei die entsprechenden Chancen jeweils mitgemeint sind.

³ Die Verhandlungsmacht kann beeinflusst werden indem z.B. bei der Prüfung von Angebotsänderungen frühzeitig Richtofferten eingeholt werden.

- Innerbetriebliche Änderungen (z.B. der Abschreibungspraxis oder des Standortkonzepts), die auf Unternehmensentscheidungen basieren
- Erhöhte Unterhaltskosten aufgrund der älter werdenden Fahrzeuge

Es betrifft diese Punkte, die bei früheren Ausschreibungen von den Transportunternehmen zu wenig beachtet wurden.

Grundsätze zu den Anpassungsregelungen

In den ersten vier Betriebsjahren ist in der Regel keine Anpassung der vereinbarten Abgeltung vorgesehen. Dies ergibt sich einerseits aus Art. 27m Abs. 3 und 4 ARPV⁴ und hat sich zudem in der Praxis bewährt (Sicherung der Verbindlichkeit der Ausschreibungsofferten, erheblich reduzierter Bestellaufwand). Von dieser Regelung ausgenommen sind insbesondere Anpassungen bei Gesetzesänderungen. Entsprechend ist bei der Ausschreibungsplanung darauf zu achten, dass das ausgeschriebene Angebot in den ersten vier Jahren möglichst unverändert bleibt.

Wo möglich und sinnvoll werden eindeutige Rechenregeln bevorzugt. Wo dies nicht machbar ist, soll der Verhandlungsspielraum möglichst eingeschränkt werden, indem Anpassungen immer basierend auf der Basiskalkulation (inkl. Kalkulationsgrundlagen) erfolgen. Dies bedingt, dass bereits im Rahmen der Ausschreibung eine transparente und detaillierte Offertkalkulation verlangt wird, aus welcher nicht nur die verschiedenen Kosten- und Erlöspositionen ersichtlich sind, sondern auch die zugehörigen Kalkulationsgrundlagen (produktiven Kilometer, Leerkilometer, produktiven Stunden etc.) sowie Grenzkostensätze (evtl. nach Fahrzeugtypen) für Mehr- oder Minderleistungen bezüglich Kilometer und Stunden.

Regelungsvorschläge (Textbausteine)

Textbausteine sind im nachfolgenden *kursiv* gehalten.

Die Besteller entschädigen das Transportunternehmen für alle in dieser Vereinbarung vereinbarten Leistungen gemäss Anhang X (Basiskalkulation mit fixen Abgeltungen für die ersten 4 Betriebsjahre). Mit dieser Abgeltung ist der gesamte Aufwand des Transportunternehmens im Zusammenhang mit der Erbringung der definierten Leistung abgegolten.

In dieser Abgeltung inbegriffen sind auch Verstärkungskurse (Beiwagen) [evtl.: im Umfang von maximal X'000 BW-km/Jahr], welche zur Abdeckung von Tagesspitzen, saisonalen Nachfragen etc. notwendig sind.

Eine Anpassung der Abgeltung erfolgt grundsätzlich in folgenden Fällen:

- *bei Änderungen der gesetzlichen Rahmenbedingungen gemäss Ziffer XX*
- *bei der Umsetzung von Tarifmassnahmen gemäss Ziffer XX*
- *bei Änderungen des bestellten Angebotes (Mehr- oder Minderleistungen) gemäss Ziffer XX*

⁴ „In der [Vergabe-] Vereinbarung werden die Abgeltungsbeträge für die ersten zwei Fahrplanperioden festgelegt sowie die Anpassung der Folgejahre geregelt. Bei wesentlichen Änderungen der Verhältnisse können die Parteien die Vereinbarung im gegenseitigen Einvernehmen anpassen.“

Das Risiko infolge Änderungen anderer Rahmenbedingungen (z.B. Nachfrageschwankungen etc.) während der ersten vier Betriebsjahre trägt das Transportunternehmen. Danach sind weitere Anpassungen der Abgeltung gemäss Ziffern XX-YY vorgesehen.

Alle Anpassungen der Abgeltung erfolgen grundsätzlich im Rahmen des Bestellverfahrens⁵ und auf Grundlage der Basiskalkulation in Anhang X. Diejenige Partei, welche eine Anpassung geltend macht, hat den entsprechenden Nachweis zu führen.

Die in Ziffer XX bis ZZ erwähnten Gründe für eine Anpassung der Abgeltung sind abschliessend. Insbesondere erfolgt keine Anpassung der Abgeltung, wenn die als Begründung herangezogenen Umstände bewusst oder unbewusst durch das Transportunternehmen herbeigeführt wurden bzw. in der spezifischen Situation des Transportunternehmens begründet liegen.

Änderungen der Gesetzgebung

Eine Anpassung der Abgeltung erfolgt bei Änderungen der gesetzlichen Rahmenbedingungen, welche die Produktionskosten der vereinbarten Leistungen oder die Erlöse nachweislich und unmittelbar betreffen (z.B. Mehrwertsteuer, obligatorische Sozialversicherungen etc.), sofern die Änderungen zum Zeitpunkt der Offertstellung im Ausschreibungsverfahren nicht definitiv beschlossen waren.

Tarifmassnahmen

Eine Anpassung der Abgeltung erfolgt bei der Umsetzung von Tarifmassnahmen im Umfang von deren absehbaren oder nachweislichen⁶ Auswirkungen auf die Verkehrserlöse der vereinbarten Transportleistungen.

Angebotsänderungen

Eine Anpassung der Abgeltung erfolgt bei Änderungen des bestellten Verkehrsangebotes (Mehr- oder Minderleistungen). Solange das Transportunternehmen keine Sprungfixkosten nachweist, erfolgt die Anpassung aufgrund der Grenzkostensätze pro Kilometer [evtl. differenziert nach Fahrzeugtyp] und pro Stunde in Anhang X. Weichen die Zulagen für die Angebotsänderung von den mittleren Zulagen für die übrigen Leistungen ab, kann dies berücksichtigt werden. Bei nachweislichen Sprungfixkosten ist die Abgeltung auf Grundlage der Basiskalkulation in Anhang X zwischen den Parteien neu zu vereinbaren. Dasselbe gilt auch für als Folge der Angebotsänderung erwartete Erlösveränderungen.

Bei Mehrleistungen, welche durch Dritte verursacht werden (z.B. Umleitung infolge Baustelle, Veranstaltungen) ist das Transportunternehmen in erster Linie gehalten, allfällige Mehrkosten beim Verursacher geltend zu machen. Falls dies nicht gelingt, erfolgt eine Anpassung der Abgeltung analog zur Anpassung bei Änderungen des bestellten Angebotes, jedoch erst, wenn das Ausmass der Anpassung X%⁷ der jährlichen Gesamtkosten der betreffenden Linie übersteigt.

Eine Anpassung der Abgeltung erfolgt, wenn sich der Bedarf nach Beiwagenleistungen um mehr als X% (gemessen in Beiwagen-Kilometern der jeweiligen Linie) verändert. Die Anpassung erfolgt aufgrund der Kostensätze je Beiwagenkilometer in Anhang X. In diesen Kostensätzen sind alle Kostenpositionen (Chauffeurkosten, Leerkilometer etc.) enthalten.

⁵ d.h. zweijährlich

⁶ Je nach Zeitpunkt der Bekanntgabe der Tarifmassnahme

⁷ Der Schwellenwert ist je nach Situation zu wählen, sollte jedoch relativ hoch angesetzt werden (z.B. 5-10%), um dem Transportunternehmen genügend Anreiz zu bieten, die Mehrkosten beim Verursacher geltend zu machen.

Treibstoff

Eine Anpassung der Abgeltung entsprechend dem Anteil der Treibstoffkosten an den Gesamtkosten kann erstmals bei der Offertstellung für das fünfte Betriebsjahr erfolgen. Massgebend ist der Durchschnittswert der jeweils letzten 3 Jahre der vom Bundesamt für Statistik erhobenen Jahresdurchschnitte der Dieselpreise. Weitere Anpassungen erfolgen im Rhythmus des Bestellverfahrens aufgrund der massgebenden Werte zum Zeitpunkt der Offertstellung (im Bestellverfahren) und der letzten Anpassung (bzw. des ersten Betriebsjahres).

Zinsen

Eine Anpassung der Abgeltung entsprechend dem Anteil der Zinskosten für Fremdkapital an den Gesamtkosten erfolgt erstmals bei der Offertstellung für das fünfte Betriebsjahr aufgrund der tatsächlich zu erwartenden Zinskosten, unter dem Vorbehalt, dass das entsprechende Fremdkapital nachweislich benötigt wird und dass die Konditionen marktüblich sind. Weitere Anpassungen erfolgen im Rhythmus des Bestellverfahrens.

Die Bedingung der Anpassung der Zinskosten bedingt eine Kontrolle des Finanzierungskonzepts des Transportunternehmens durch die Besteller im Hinblick auf den Ausschluss des erwähnten Vorbehalts.

Löhne und übrige Kosten

Hier sind zwei Fälle zu unterscheiden. Liegt kein GAV vor, empfiehlt sich folgende einfache Lösung:

Eine Anpassung der Abgeltung entsprechend dem Anteil aller Kosten ausgenommen Treibstoffkosten, Zinsen und Abschreibungskosten an den Gesamtkosten erfolgt gemäss den Veränderungen des Schweizerischen Lohnindex (SLI) des Bundesamtes für Statistik (gewichtet zu 75%) und des Landesindex der Konsumentenpreise (LIK) des Bundesamtes für Statistik (gewichtet zu 25%). Eine Anpassung erfolgt ab der Offertstellung für das fünfte Betriebsjahr. Massgebend sind die jeweils aktuellsten verfügbaren Jahreswerte beider Indizes zum Zeitpunkt der Offertstellung (im Bestellverfahren) sowie die Jahreswerte, welche der letzten Anpassung zugrundegelegt wurden (bzw. des ersten Betriebsjahres im Fall der ersten Anpassung).

Falls ein Branchen-GAV besteht, empfiehlt sich eine getrennte Lösung für Personalkosten und Sachkosten was aber eine nicht immer einfache Aufteilung derselben in der Basiskalkulation bedingt (zudem ist die Regelung je nach Ausgestaltung des GAV an die spezifische Situation anzupassen):

Eine Anpassung der Abgeltung entsprechend dem Anteil der Personalkosten an den Gesamtkosten erfolgt gemäss der Veränderung des Schweizerischen Lohnindex (SLI) des Bundesamtes für Statistik. Eine Anpassung erfolgt ab der Offertstellung für das fünfte Betriebsjahr und nur, wenn der Durchschnittslohn des Transportunternehmens den Durchschnittslohn gemäss GAV (Stand 20XX) nicht übersteigt. Massgebend ist der jeweils aktuellste verfügbare Jahreswert des SLI zum Zeitpunkt der Offertstellung (im Bestellverfahren) sowie der Jahreswert, welcher der letzten Anpassung zugrundegelegt wurde (bzw. des ersten Betriebsjahres im Fall der ersten Anpassung). Sofern sich aus einer Änderung des GAV (gegenüber dem Stand 20XX) Konsequenzen für die Anpassung der Abgeltung ergeben, sind diese Änderungen im Rahmen dieser Vereinbarung nur soweit zu berücksichtigen, als die Besteller diesen zugestimmt haben.

Eine Anpassung der Abgeltung entsprechend dem Anteil der Sachkosten ausgenommen Treibstoffkosten, Zinsen und Abschreibungskosten an den Gesamtkosten erfolgt gemäss den Ver-

änderungen des Landesindex der Konsumentenpreise (LIK) des Bundesamtes für Statistik. Eine Anpassung erfolgt ab der Offertstellung für das fünfte Betriebsjahr. Massgebend ist der jeweils aktuellste verfügbare Jahreswert des LIK zum Zeitpunkt der Offertstellung (im Bestellverfahren) sowie der Jahreswert, welcher der letzten Anpassung zugrundegelegt wurde (bzw. des ersten Betriebsjahres im Fall der ersten Anpassung).

Erlösveränderungen

Die Erlöse dürfen ab dem fünften Jahr nicht tiefer sein als im vierten Betriebsjahr.

Ab der Offertstellung für das fünfte Betriebsjahr sind die Erlöse aufgrund ihrer tatsächlichen und erwarteten Entwicklung im Rahmen des Bestellverfahrens durch das Transportunternehmen abzuschätzen. Basierend auf dem Ergebnis der entsprechenden Offertverhandlung wird die Abgeltung im Umfang der Erlösveränderungen angepasst.

Mit dieser Regelung liegt das Erlörisiko für die ersten vier Betriebsjahre beim Transportunternehmen; entsprechend sind die offerierten Erlöse beim Vergabeentscheid als Zuschlagskriterium zu berücksichtigen.

Weitere Anpassungsgründe

Eine Anpassung der Abgeltung erfolgt bei deutlich veränderten Verkehrsbedingungen infolge stark zunehmender Behinderungen durch den MIV oder der Umsetzung von Massnahmen zur öV-Priorisierung auf Grundlage der Basiskalkulation in Anhang X, frühestens jedoch bei der Offertstellung für das fünfte Betriebsjahr.

Eine Anpassung der Abgeltung erfolgt bei zusätzlichem Aufwand des Transportunternehmens aufgrund von übergeordneten Projekten oder im Rahmen des Tarifverbunds XY, frühestens jedoch bei der Offertstellung für das fünfte Betriebsjahr.

3.5 Vertragsmanagement

Vertragsdauer

Die vorliegende Vereinbarung tritt mit der Unterzeichnung durch die Parteien in Kraft und endet mit dem Fahrplanwechsel im Jahre Die Pflicht zur Leistungserbringung beginnt am

Gemäss Art. 27m Abs. 2 ARPV schliessen das BAV, die beteiligten Kantone und das Transportunternehmen die Vereinbarung für die im Vergabeentscheid festgelegte Dauer ab. In Abstimmung mit der üblichen Konzessionsdauer von 10 Jahren wird grundsätzlich empfohlen, eine Frist von 10 Jahren zu wählen.

Vereinbarungen mit kürzerer Laufzeit sind möglich, sofern in den Ausschreibungsunterlagen eine kürzere Vergabedauer vorgesehen wurde. Die gewählte Dauer sollte jedoch vier Jahre nicht unterschreiten.

Eine längere Vertragsdauer sollte dem Schienenverkehr vorbehalten bleiben.

Eine Aufteilung der Vertragsdauer in eine fixe Laufzeit und eine Verlängerungsoption ist mit der geltenden Gesetzgebung nicht erforderlich. Hingegen ist die Geltungsdauer mit der Laufzeit der entsprechenden Konzession zu harmonisieren.

Controlling

Die Berichterstattung über die Geschäftsentwicklung soll die Grundlage für die Offertverhandlung im Rahmen des zweijährigen Bestellverfahrens bilden. Entsprechend ist sie idealerweise nach Abschluss des ersten Betriebsjahres einer Fahrplanperiode zu vollziehen, wobei auch auf die aktuelle Entwicklung im zweiten Betriebsjahr eingegangen werden soll. Grundsätzlich gilt, dass das Transportunternehmen alle Daten und Informationen liefern sollte, welche für den Besteller zur Beurteilung der Lage notwendig sind.

Controlling-Systeme, welche vom Besteller aufgebaut und betrieben werden müssen, sind sehr aufwändig und eignen sich nur für grosse Verkehrsnetze. Für kleinere und mittelgrosse Netze, welche in der Schweiz bei Ausschreibungen den Normalfall darstellen, ist ein jährlicher, vom beauftragten Transportunternehmen erstellter Leistungsbericht ausreichend.

Der Gegenstand der Berichterstattung ist vom konkreten Vertragsgegenstand und den Bedürfnissen des Bestellers abhängig (z.B. kantonale Standards) und kann daher von Fall zu Fall stark variieren. Der Schwerpunkt sollte auf einer inhaltlichen Kommentierung der Leistungsentwicklung und deren Ursachen liegen. Dabei sollten z.B. Probleme und ungenügende Leistungswerte erklärt, deren Ursachen nachvollziehbar dargelegt und Lösungswege aufgezeigt werden. Die systematische Erhebung der RPV-Kennzahlen erfolgt in jedem Fall im Rahmen des regulären Bestellverfahrens.

Das vom Bundesamt für Verkehr vorgeschlagene Konzept für ein Qualitätsmesssystem im Regionalen Personenverkehr der Schweiz (QMS RPV CH) sieht vor, dass die Transportunternehmen des RPV einerseits sowie externe Testkunden andererseits Qualitätsdaten der Unternehmen nach einheitlichen Richtlinien erheben und diese in eine zentrale Qualitätsdatenbank RPV CH liefern, wo sie nach einheitlicher Methodik bewertet und von den Transportunternehmen und Bestellern verwendet werden sollen. Die Daten, womit die Besteller in Zukunft arbeiten wollen, sollen objektiv, vergleichbar und justiziabel sein.

Mangelhafte Erfüllung und Kündigung

Falls der Auftragnehmer die vereinbarten Leistungen nicht oder mangelhaft erbringt, wird er von den Auftraggebern schriftlich aufgefordert, geeignete Massnahmen zu ergreifen, um den Missstand innert einer von den Auftraggebern gesetzten angemessenen Frist zu beheben bzw. dessen Wiederholung zu vermeiden. Der Auftragnehmer erstattet den Auftraggebern schriftlich Bericht über die getroffenen Massnahmen und deren Wirkung.

Im Falle einer mangelhaften Leistungserbringung durch das Transportunternehmen sind die Besteller gehalten, zunächst eine Ermahnung auszusprechen und eine angemessene Frist zur Behebung der Mängel zu setzen. Welcher Zeitraum als adäquat zu gelten hat, hängt einerseits von der Art der auftretenden Mängel ab und andererseits von den Möglichkeiten, welche einem Transportunternehmen der jeweiligen Art und Grössenordnung zur Mängelbehebung zur Verfügung stehen. Über die getroffenen Massnahmen und deren Wirkung hat das Transportunternehmen in einem speziellen Bericht Auskunft zu erteilen.

Wird ein wesentlicher Erfüllungsmangel bis zum Ende der gesetzten Frist nicht behoben, können die Auftraggeber die Vereinbarung unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von 6 Monaten auf den nächsten Fahrplanwechsel hin kündigen, sofern der Auftragnehmer nicht nachweist, dass ihn kein Verschulden trifft. Ist der Erfüllungsmangel schwerwiegender Natur (z.B. Betriebs-einstellung oder andere weitgehende und langandauernde Betriebseinschränkung) können die Auftraggeber die Vereinbarung fristlos kündigen.

Der Auftragnehmer haftet für sämtliche Schäden und Mangelfolgeschäden, welche den Auftragebern aus einem Erfüllungsmangel im vorstehenden Sinn entstehen.

Behebt das Transportunternehmen den Mangel in der gesetzten Frist nicht, obwohl ihm dies vernünftigerweise zugemutet werden könnte, oder lässt es sich immer wieder neue schwere Pflichtverletzungen zu Schulden kommen, kann die Vereinbarung gekündigt und die Konzession gemäss Art. 9 Abs. 3 lit. b und Art. 9 Abs. 4 PBG entzogen werden. Voraussetzung hierfür ist die in den genannten Artikeln erwähnte Schwere der Pflichtverletzung.

Die Pflicht zur Erfüllung der vertraglichen Konditionen entfällt für das Transportunternehmen im Falle höherer Gewalt – im Vordergrund stehen hier Naturkatastrophen (insbesondere Streckenunterbrüche). Im Weiteren sind auch Versorgungsengpässe oder kriegerische Auseinandersetzungen als valable Gründe denkbar.

Aufgrund der Komplexität eines Betreiberwechsels sollte eine ordentliche Kündigungsfrist von mindestens sechs Monaten gewählt werden. Für ausserordentliche Fälle ist für die Besteller auch die Möglichkeit vorzusehen, eine fristlose Kündigung auszusprechen. Diese Massnahme ist nur für besonders schwerwiegende Fälle wie z.B. die selbstverschuldete Einstellung des Betriebes oder die wiederholte, schwere Missachten der Konzessionspflichten (Art. 12-15 PBG) vorgesehen.

Unabhängig von Zeitpunkt, Ursache und Art der Vertragsbeendigung gelten für den Übergang von Betriebsmitteln auf einen neuen Betreiber die Vorschriften von Art. 32I Abs. 1 und 2 PBG sowie Art. 28 Abs. 1 ARPV und für den Umgang mit laufenden Arbeitsverhältnissen die Bestimmungen von Art. 32I Abs. 3 PBG sowie Art. 28 Abs. 2 ARPV. Der Auftragnehmer unterstützt die Auftraggeber dabei und kehrt nichts vor, was den Übergang gefährden oder erschweren könnte.

Da grundsätzlich in der Branche sehr zuverlässig und konstruktiv zusammengearbeitet wird, kann auf Sanktionsmechanismen wie z.B. Konventionalstrafen in der Regel verzichtet werden. Werden im Sonderfall dennoch Sanktionsmechanismen gewünscht, wird empfohlen, auf die gesetzliche Regelung gemäss Art. 160ff OR (Obligationenrecht) zu verweisen.

Schadenersatzklagen bleiben in jedem Fall vorbehalten und können auch ohne besondere Regelung aufgrund der Bestimmungen des Obligationenrechts eingereicht werden.

Uneinigkeit bei der Vergabevereinbarung

Grundsätzliches:

Das Vergabeverfahren wird mit einem Vergabeentscheid (Zuschlag) abgeschlossen. Dieser ergeht in Form einer Verfügung (Artikel 32i Absatz 1 Buchstabe d PBG). Dagegen kann eine Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht geführt werden.

Nach ungenutztem Ablauf der Beschwerdefrist schliessen die Parteien eine Vergabevereinbarung ab. Mittels dieser Vergabevereinbarung wird mit dem Anbieter, der den Zuschlag erhalten hat, dessen Angebot vertraglich festgehalten.

Vergabevereinbarung kommt wegen Differenzen bei der Ausgestaltung der langfristigen Verbindlichkeiten nicht zustande:

Kommt aufgrund von unterschiedlichen Haltungen von der Vergabebehörde und TU keine Vergabevereinbarung zustande, dann stellt sich die Frage, wie es weitergehen soll. Die Vergabevereinbarung regelt einerseits ja die längerfristigen Verbindlichkeiten und leitet andererseits in den Abschluss der Angebotsvereinbarungen über. Das Vorgehen bei Uneinigkeit bei der Vergabevereinbarung ist auf Gesetzesstufe nicht geregelt. Sollte die Vergabevereinbarung nicht zustande kommen, so könnte die Vergabebehörde einen Vertrag mit dem zweitplatzierten abschliessen. Eine Kontrahierungspflicht mit dem Zuschlagsempfänger besteht nicht.

Vergabevereinbarung kommt zustande. Differenzen bei der Anwendung:

Wenn die Auslegung oder Anwendung in Punkten, welche nicht direkt in das konkrete Bestellverfahren mündet, zu Differenzen führen, dann gilt als erstes die Anwendung der Streitbeilegungsklausel, welche in die Vergabevereinbarung aufgenommen wurde. Es könnte aber auch eine paritätisch eingesetzte Kommission darüber entscheiden oder eine andere Lösung getroffen werden. Möglich wäre aber auch, dass das Transportunternehmen solche Streitigkeiten direkt beim Bundesverwaltungsgericht nach Artikel 35 Buchstabe a VGG (SR 173.13) einklagt. Der Entscheid des Gerichts kann an das Bundesgericht weitergezogen werden.

Geht es hingegen um die Anwendung der Vergabevereinbarung im Zusammenhang mit der Aushandlung der Angebotsvereinbarung und bestehen bezüglich gemeinsamen Elementen Differenzen, so kommt der Artikel 31a Absatz 1 PBG zur Anwendung (z.B. wenn man sich im Bestellprozess über das Angebot nicht einigen kann und dadurch die Angebotsvereinbarung nicht abgeschlossen werden kann).

3.6 Anhänge

Zur besseren Lesbarkeit der Vereinbarung und im Hinblick auf allfällige spätere Anpassungen (auch Anhänge können nicht einseitig geändert werden, eine Anpassung im gegenseitigen Einverständnis ist jedoch administrativ einfacher als eine Neuunterzeichnung der gesamten Vereinbarung) empfiehlt es sich, umfangreiche oder änderungsanfällige Inhalte in Anhänge „auszulagern“ und im Haupttext auf diese zu verweisen.

Für folgende Inhalte ist eine Auslagerung in einen Anhang zu empfehlen bzw. zu prüfen:

- Basisfahrplan:
Fahrplan auf dessen Grundlage die Ausschreibungsofferte erstellt wurde (zu übernehmen aus den Ausschreibungsunterlagen)
- Basiskalkulation:
Detaillierte Kalkulation der Ausschreibungsofferte für die ersten beiden Fahrplanperioden (4 Betriebsjahre) inkl. Grenzkostensätze für Angebotsanpassungen (Mehr-/Minderleistungen) und Kalkulationsgrundlagen/Kennzahlen (produktive Kilometer, Beiwagenkilometer, Leerkilometer; produktive Stunden, Zusatzstunden für Beiwagen, zusätzliche Einsatzstunden, evtl. Angaben zur Jahresarbeitszeit und Verfügbarkeit pro Fahrdienstmitarbeiter; Annahmen zur Nachfrage (Personenkilometer, Einsteiger)

- Fahrzeugeinsatz:
Liste und Eigenschaften der eingesetzten Fahrzeuge (aus der Ausschreibungsofferte)
- Anforderungen Fahrzeuge:
Mindestanforderungen an die Fahrzeuge (aus den Ausschreibungsunterlagen)
- Anforderungen Personal:
Mindestanforderungen an das Fahrpersonal (aus den Ausschreibungsunterlagen)
- Weitere Anforderungen (Fahrgastinformation etc.):
zusätzliche Mindestanforderungen an die zu erbringende Leistung (aus den Ausschreibungsunterlagen)
- Richtlinien Werbeflächen:
Vorgaben/Richtlinien für Drittwerbung auf/in den Fahrzeugen (z.B. bzgl. Abdeckung Fensterflächen, unerwünschte Branchen etc.)
- Inhalt und Termine Reporting:
Welcher Vertragspartner liefert in welchem Rhythmus welche Unterlagen/Angaben

Der konkrete Inhalt hängt von der spezifischen Situation ab, allgemeingültige Formulierungen sind daher nicht möglich. Die Inhalte sind bereits in den Ausschreibungsunterlagen zu definieren und können anschliessend für die Vergabevereinbarung übernommen werden.

Anhang: Muster einer Vergabevereinbarung

Das nachfolgende Muster einer Vergabevereinbarung ist ein fiktives Beispiel zur Illustration, welches nicht tel quel übernommen werden kann. Die einzelnen Inhalte sind in jedem Fall an die spezifische Situation anzupassen bzw. entsprechend zu ergänzen.

Vergabevereinbarung

zwischen

Bundesamt für Verkehr, vertreten durch ...

Kanton X, vertreten durch ...

Auftraggeber

und

Transportunternehmen Y, vertreten durch ...

Auftragnehmer

Präambel

Mit der vorliegenden Vereinbarung beabsichtigen die Vertragspartner den öffentlichen Verkehr in der Region X zu Gunsten der Region, ihrer Bewohner und Gäste zu stärken und weiter zu entwickeln.

1. Rahmenbedingungen

Art. 1.1 Vertragsgegenstand

Gestützt auf den Vergabeentscheid vom ... beauftragen die Auftraggeber den Auftragnehmer als Konzessionär mit dem Betrieb der in Anhang 1 beschriebenen Linien mit Betriebsaufnahme am

Neben der Erbringung dieser Transportleistungen und den Konzessionspflichten gemäss Bundesrecht (insbesondere Transportpflicht, Fahrplanpflicht, Betriebspflicht, Tarifpflicht und Direkter Verkehr) erbringt der Auftragnehmer zusätzliche Leistungen gemäss den nachfolgenden Artikeln. Im Gegenzug entschädigen die Auftraggeber den Auftragnehmer für die Erbringung aller Leistungen dieser Vereinbarung gemäss Art. 11.1ff.

Art. 1.2 Vertragsbestandteile

Integrierende Bestandteile dieser Vereinbarung sind in der nachfolgenden Rang- und Reihenfolge:

- vorliegende Vereinbarung
- die Anhänge 1-8 dieser Vereinbarung in der jeweils aktuell gültigen Fassung
- die Ausschreibungsunterlagen vom ...
- die Offerte des Auftragnehmers vom ...

Art. 1.3 Grundlagen der Zusammenarbeit

Alle Vertragspartner sind bestrebt, ein qualitativ hochstehendes Angebot anzubieten und aufrecht zu erhalten und damit Anreize zur vermehrten Benützung des öffentlichen Verkehrs zu schaffen. Um dieses Ziel zu erreichen, unterstützen sich die Partner bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben gegenseitig. Sie arbeiten auch mit den anderen, den öffentlichen Verkehr in der Region X anbietenden Unternehmen sowie den entsprechenden Tarifverbänden zusammen.

Jeder Vertragspartner bezeichnet je eine Ansprechperson, welche für sämtliche Belange im Zusammenhang mit der Ausführung dieser Vereinbarung erste Kontaktstelle ist.

Art. 1.4 Bestellung und Vorbehalte

Die Leistungen des Auftragnehmers aus dieser Vereinbarung werden von Bund und Kanton X gemeinsam bestellt und abgegolten, mit Ausnahme der Linie X, welche vom Kanton allein bestellt und abgegolten wird.

Die effektive Bestellung der Leistungen erfolgt im Rahmen des regulären Bestellverfahrens auf Basis der vorliegenden Vereinbarung, vorbehältlich der dazu notwendigen Budgetbeschlüsse.

Art. 1.5 Zulässigkeit von Unterauftragnehmern

Der Auftragnehmer kann Teile seiner vertraglichen Leistungen Dritten (sog. Unterauftragnehmer) übertragen. In jedem Fall liegt aber die Verantwortung für die auf Dritte übertragenen Leistungen beim Auftragnehmer. Er bleibt alleiniger Ansprechpartner und Leistungsschuldner gegenüber den Auftraggebern.

Der Auftragnehmer informiert die Auftraggeber über entsprechende Vereinbarungen mit Unterauftragnehmern. Unteraufträge, welche mehr als 10% der vertraglichen Transportleistung (in Fahrplan-Kilometern) beinhalten, bedürfen der vorgängigen Genehmigung durch die Auftraggeber.

Art. 1.6 Extrafahrten und Transportaufträge für Dritte

Der Auftragnehmer hat das Recht, mit seinen Fahrzeugen Extrafahrten und dauernde Transportaufträge für Dritte auszuführen, sofern dadurch keine Beeinträchtigungen und keine wesentliche Konkurrenzierung des bestellten Angebotes entstehen. Solche Drittaufträge sind erwünscht, sofern sie dazu beitragen, die Kosten des bestellten Angebotes zu verringern. Kosten, Erlöse und Leistungsmengen für Drittaufträge müssen in der Linienrechnung separat ausgewiesen werden.

Vereinbarungen mit Dritten über dauernde Transportaufträge sind den Auftraggebern zur Kenntnisnahme vorzulegen. Der Auftragnehmer bemüht sich um ein aktives Management dieser Vereinbarungen.

Die Auftraggeber sind nicht verpflichtet, bei Änderungen des bestellten Angebotes auf allfällige Verpflichtungen des Auftragnehmers gegenüber Dritten Rücksicht zu nehmen. Die Auftraggeber trifft diesbezüglich auch keinerlei Entschädigungspflichten.

2. Transportleistungen

Art. 2.1 Fahrplan und Liniennetz

Fahrplan und Liniennetz der zu erbringenden Transportleistungen sind in Anhang 1 beschrieben. Sie sind für den Auftragnehmer verbindlich. Änderungen an Angebot und Fahrplan können durch die Auftraggeber jährlich per Fahrplanwechsel vorgenommen werden.

Art. 2.2 Beiwagen

Die Auftraggeber beauftragen den Auftragnehmer zusätzlich mit der Führung der aufgrund der Nachfrage notwendigen Verstärkungskurse bzw. Beiwagen. Der Auftragnehmer wird damit verpflichtet, operative Anpassungen des Verkehrsangebots an das Tagesgeschehen zur Abdeckung von Tagesspitzen, saisonalen Nachfragen etc. rechtzeitig vorzunehmen.

Diese Verstärkungskurse bzw. Beiwagen sind in der vereinbarten Abgeltung gemäss Artikel 11.1 inbegriffen.

Art. 2.3 Angebotsplanung und Fahrplanerstellung

Über Änderungen des Angebotes inkl. die Aufhebung oder Neueinführung von Linien entscheiden die Auftraggeber.

Der Auftragnehmer unterstützt die Auftraggeber aktiv bei der Planung des Angebots (z.B. Linienführung, Fahrzeiten, Fahrbedingungen, Erfahrungen aus dem Betrieb). Er schlägt den Auftraggebern bei Bedarf aus eigener Initiative Angebotsanpassungen vor. Diese entscheiden über deren Umsetzung.

Der Auftragnehmer erstellt die Fahrpläne. Er wirkt im Fahrplanverfahren mit und arbeitet dazu mit Bund, Kantonen, Regionalverkehrskonferenzen, Gemeinden und anderen Transportunternehmen zusammen.

3. Fahrzeuge, Ausstattung und Garagierung

Art. 3.1 Fahrzeugpark

Der Auftragnehmer erbringt die Transportleistungen mit den Fahrzeugen gemäss Kapitel 3.6 Aufzählung 3 (Anhänge). Änderungen der Fahrzeugflotte, sei es beim turnusgemässen Ersatz von Fahrzeugen oder aufgrund von veränderten Anforderungen (Anzahl, Grösse) sind zu berücksichtigen.

Die eingesetzten Fahrzeuge haben den Anforderungen gemäss Anhang 4 zu genügen. Es dürfen nur Fahrzeuge eingesetzt werden, die durch die eidgenössischen (Fahrzeugabnahme durch das BAV) und kantonalen Aufsichtsbehörden (jährliche Kontrolle von der kantonalen Motorfahrzeugkontrolle) geprüft und zugelassen worden sind.

Es liegt in der Verantwortung des Auftragnehmers, dass die eingesetzten Fahrzeuge der Linienführung (Topografie, Kurvenradien, Wendekreise, Lichtraumprofil etc.) angepasst sind.

Die Kursfahrzeuge sind mit den notwendigen Zusatzgeräten (Funk, Kassa-System, Fahrgastinformationssystem, Lichtsignal-Beeinflussung etc.) auszurüsten.

Der Auftragnehmer hält eine genügend grosse Fahrzeugreserve, um Nachfragespitzen abdecken (Beiwagen) und einen ganzjährigen zuverlässigen Fahrbetrieb auch im Störfall auf-

recht erhalten zu können. Die Haltung der Reservefahrzeuge und die Disposition des Personals haben so zu erfolgen, dass bei Ausfall eines Kursfahrzeuges der Kurs innert nützlicher Frist weitergeführt werden kann.

Art. 3.2 Unterbringung, Wartung und Reinigung

Der Auftragnehmer hat eine sachgemässe Unterbringung, Reinigung und Wartung der Fahrzeuge zu gewährleisten. Die Wartung oder das Abstellen der Fahrzeuge muss insbesondere so gelöst sein, dass die Betriebssicherheit jederzeit gewährleistet ist und die Fahrzeuge bei Betriebsbeginn genügend geheizt und betankt sind.

Der Auftragnehmer ist dafür verantwortlich, dass sich sämtliche Fahrzeuge jederzeit in technisch einwandfreiem und gepflegtem Zustand befinden. Durch Vandalismus verunstaltete Fahrzeuge sind binnen 3 Werktagen aus dem Verkehr zu nehmen. Dasselbe gilt für beschädigte Sitze und Sitzbezüge.

Art. 3.3 Neubeschaffung oder Ersatz

Die Beschaffung von Fahrzeugen obliegt dem Auftragnehmer.

Für die Beschaffung von technischen Geräten für Fahrzeuge ist das Einverständnis der Auftraggeber nötig, wenn der Auftragnehmer als Folge der Neubeschaffung eine Anpassung der vereinbarten Abgeltung geltend macht.

4. Personal

Art. 4.1 Anstellung und Führung

Dem Auftraggeber obliegt die Anstellung und Führung des Betriebs- und Fahrdienstpersonals.

Die Anstellungsbedingungen müssen sich im orts- und branchenüblichen Rahmen bewegen.

Das Fahrpersonal muss angemessen weitergebildet werden, wobei je Mitarbeiter jährlich mindestens 2.5 Arbeitstage gewährt werden.

Für den Fahrdienst dürfen nur zuverlässige und fachkundige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit gutem Leumund angestellt werden.

Art. 4.2 Disposition

Es ist Sache des Auftragnehmers, die erforderlichen Dienstpläne unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben auszuarbeiten und umzusetzen. Das Personal ist so zu disponieren, dass die pünktliche Kursaufnahme auch im Falle eines verspäteten Dienstantrittes garantiert ist.

Für den Fall, dass Fahrdienstpersonal auch für Fahrten für Dritte eingesetzt wird, hat bei der Dienstplangestaltung der abgeltungsberechtigte öffentliche Verkehr Priorität.

Art. 4.3 Anforderungen an das Fahrpersonal

Das Fahrpersonal hat die Anforderungen gemäss Anhang 5 zu erfüllen. Der Auftragnehmer sorgt mit geeigneten Massnahmen bei der Personalrekrutierung, Ausbildung, Weiterbildung oder gegebenenfalls mit den nötigen Personalentscheiden dafür, dass das Fahrpersonal diesen Anforderungen genügt.

5. Haltestellen

Art. 5.1 Haltestelleninfrastruktur und -ausrüstung

Für die Erstellung und den Unterhalt der Haltestellen (inkl. Schneeräumung und Beseitigung von Behinderungen für den öffentlichen Verkehr) samt Infrastruktur sind die Strasseneigentümer zuständig. Sie sprechen die Gestaltung und Einrichtung mit den Auftraggebern ab. Bei der Gestaltung wird auf Einheitlichkeit und gute Erkennbarkeit geachtet.

Die Haltestellenausrüstung, insbesondere die Informationstafeln, und deren Unterhalt bzw. Aktualisierung sind Sache des Konzessionsinhabers der jeweiligen Linie. Falls eine Haltestelle von mehreren Transportunternehmen oder Konzessionären angefahren wird, sind die Kosten für die Beschaffung und den Unterhalt dementsprechend aufzuteilen. Verunstaltete Informationstafeln sind vom verantwortlichen Transportunternehmen rasch möglichst instand zu stellen.

6. Betriebsführung

Art. 6.1 Grundsatz und Betriebsaufnahme

Dem Auftragnehmer obliegt die reibungslose Betriebsführung. Er verpflichtet sich, den Fahrbetrieb ab Betriebsaufnahme am ... reibungslos zu führen.

Art. 6.2 Leitstelle

Die direkte Leitung und Überwachung des Betriebs ist Aufgabe des Auftragnehmers. Er unterhält dazu eine Leitstelle, über welche er sein Angebot mit demjenigen der übrigen mit dem öffentlichen Verkehr in der Region betrauten Unternehmen koordiniert. Die Leitstelle steht in Kontakt mit allen Einsatzfahrzeugen und den Leitstellen der übrigen öV-Unternehmen in der Region.

Art. 6.3 Anschlusssicherung

Der Auftragnehmer gewährleistet die Anschlusssicherung zu den Bahn- und Buslinien der Region. Es können die Transportunternehmen zu einer regelmässigen Analyse der Anschlussverhältnisse / der Umsteigevorgänge an den Linien-Verknüpfungspunkten im internen Netz sowie an den Übergängen zum Netz der Partner-Transportunternehmen verpflichtet werden.

Art. 6.4 Störungsmanagement

Bei unvorhersehbaren, vorübergehenden Betriebsstörungen (z.B. Versagen des Wagenmaterials, Unfälle) sorgt der Auftragnehmer auf seine Kosten in geeigneter Weise für die Beförderung der Reisenden. Dies beinhaltet auch die Haltung einer ausreichenden Fahrzeug- und Personalreserve. Die Reisenden sind in geeigneter Weise über die Störung und ihre Auswirkungen zu informieren.

Art. 6.5 Umleitungen

Umleitungen infolge von Bauarbeiten, Unfällen, Gefahrensituationen, Anlässen etc. erfolgen durch die zuständigen Behörden. Der Auftragnehmer ist dafür verantwortlich, dass ihm diese Informationen rechtzeitig zugehen. Er unterstützt die Behörden bei der Umsetzung und ist für die notwendige Ausrüstung (z.B. Signalisierung temporärer Haltestellen) verantwortlich. Er informiert die Kunden angemessen und rechtzeitig über die vorgesehenen Änderungen aufgrund der Angaben der Verursacher.

Art. 6.6 Sicherheit

Der Auftragnehmer ist dafür besorgt, dass sich die Fahrgäste in den Bussen stets sicher und wohl fühlen, auch bei prekären Strassenverhältnissen oder zu später Stunde.

Art. 6.7 Kundenanlaufstelle und Kundenreaktionen

Der Auftragnehmer ist für eine Kundenanlaufstelle in der Region verantwortlich, welche dem Kunden für Auskünfte, Reklamationen etc. persönlich, per Telefon, E-Mail oder Brief werktags zwischen 08:00 und 19:00 Uhr zur Verfügung steht.

Der Auftragnehmer nimmt allfällige Kundenreaktionen entgegen und behandelt diese innert angemessener Frist. Er wertet die eingegangenen Reaktionen systematisch aus, ergreift entsprechende Massnahmen und erstattet den Auftraggebern Bericht (vgl. Art. 10.2).

Art. 6.8 Fundgegenstände

Der Auftragnehmer ist dafür besorgt, dass in den Fahrzeugen vergessene Gegenstände bei der Kundenanlaufstelle abgeholt werden können.

Art. 6.9 Fahrausweiskontrollen

Der Auftragnehmer sorgt für eine stichprobenweise Kontrolle der Fahrausweise. Entsprechende Vorgaben des Tarifverbundes X und des Direkten Verkehrs (DV) sind einzuhalten.

7. Tarife und Distribution

Art. 7.1 Tarifpflicht

Die Unternehmen stellen für ihre Leistungen Tarife auf. Der Tarif nennt die Voraussetzungen, unter welchen ein bestimmter Preis für die Beförderung und damit zusammenhängende Leistungen zur Anwendung kommt (Artikel 15 Absatz 1 PBG).

Die Beteiligung am Direkten Verkehr und die Anwendung der entsprechenden Bestimmungen und Tarife (insbesondere T600, 650, 654,) sind für alle Linien obligatorisch.

Der Auftragnehmer ist verantwortlich für die rechtzeitige Anmeldung bei den nationalen und regionalen Tarifgremien (inkl. Einforderung der anteilmässigen Erlöse).

Art. 7.2 Distribution und Inkasso

Der Auftragnehmer stellt den kundenfreundlichen Verkauf der Fahrausweise sicher. Er besorgt das Inkasso und die Abrechnung der Einnahmen mit den entsprechenden Stellen.

An den Haltestellen oder in den Fahrzeugen müssen im Minimum ein Entwerter für die Mehrfahrentkarte des Direkten Verkehrs und des Tarifverbundes X vorhanden sein.

Art. 7.3 Tarifverbund

Der Auftragnehmer tritt für die in Anhang 1 beschriebenen Linien des Tarifverbund X mit allen Rechten und Pflichten bei.

8. Fahrgastinformation

Art. 8.1 Grundsatz

Der Auftragnehmer informiert die Kundschaft in den Fahrzeugen, an den Haltestellen sowie an den Verkaufsstellen zweckmässig über das gesamte Angebot des öffentlichen Verkehrs in der Region X.

Art. 8.2 Information an den Haltestellen

Die Information an den Haltestellen ist Sache des Auftragnehmers. Sie beinhaltet mindestens:

- Fahrplan mit haltestellenbezogenen Abfahrtszeiten
- Liniennetzplan (gleichberechtigte Darstellung aller Anbieter in der Region)
- Tarifzonenplan Tarifverbund X

Art. 8.3 Information im Fahrzeug

Alle Fahrzeuge verfügen innen mindestens über einen Liniennetzplan (z.B. Perlschnurdiagramm). Zudem erfolgt vor jeder Haltestelle eine akustische und optische (z.B. Bildschirm) Haltestellenansage. Für Neufahrzeuge erfolgt die Fahrgastinformation nach den Regeln des FIScommun.

Art. 8.4 Fahrpläne

Der Auftragnehmer beteiligt sich an der Herausgabe und am Vertrieb des Regionalfahrplans. Er sorgt dafür, dass alle Linien im Online-Fahrplan der SBB und im offiziellen Kursbuch der Schweiz aufgenommen werden.

Art. 8.5 Webauftritt

Der Auftragnehmer stellt der Kundschaft alle relevanten Informationen (Liniennetz, Fahrplan, Fahrausweissortiment etc.) auch im Internet zur Verfügung.

9. Erscheinungsbild und Marktverantwortung

Art. 9.1 Erscheinungsbild

Der Auftragnehmer stellt einen einheitlichen Auftritt nach aussen sicher (Fahrzeuge, Personalbekleidung, Haltestellentafeln, Publikationen elektronisch und Print). Das entsprechende Corporate Design basiert auf den entsprechenden Angaben in der Ausschreibungsofferte vom Massgebliche Abweichungen davon sind durch die Auftraggeber zu genehmigen. Die gestalterischen Vorgaben des Tarifverbundes X sind zu berücksichtigen.

Art. 9.2 Marktverantwortung

Der Auftragnehmer hat die Marktverantwortung für die in Anhang 1 beschriebenen Transportleistungen inne. Er nimmt die Marktchancen wahr, erarbeitet zweijährlich einen Marktbearbeitungsplan und setzt diesen um. Die im Marketingkonzept der Ausschreibungsofferte (vgl. Anhang 8) beschriebenen Massnahmen sind termingerecht umzusetzen.

Art. 9.3 Drittwerbung

Dem Auftragnehmer ist es freigestellt, Werbeflächen am und im Fahrzeug an Dritte zu vermieten. Dafür gelten die Richtlinien gemäss Anhang 6.

Der Auftragnehmer darf ebenfalls Werbung auf den Haltestellentafeln oder in Publikationen (z.B. Fahrplan) an Dritte vermieten. Die Richtlinien gemäss Anhang 6 gelten dabei sinngemäss.

Den Auftraggebern steht das Recht zu, kostenlos Eigenwerbung zu platzieren.

10. Controlling und Reporting

Art. 10.1 Qualitäts- und Leistungscontrolling

Die Qualität der erbrachten Leistungen wird durch die Auftraggeber geprüft. Die Auftraggeber können dazu in den Fahrzeugen Kundenbefragungen sowie Testkundenerhebungen durchführen. Der Auftragnehmer unterstützt sie dabei.

Das Transportunternehmen kann zur Erhebung von Daten zu Handen der Auftraggeber verpflichtet werden. Das Fahrpersonal kann während dem Dienst dazu nur verpflichtet werden, sofern der Betrieb dadurch nicht nachhaltig gestört wird. Falls dem Auftragnehmer daraus nachweislich Mehrkosten entstehen, kann er diese den Auftraggebern verrechnen.

Art. 10.2 Reporting

Die Vertragspartner stellen sich gegenseitig unaufgefordert und schriftlich die in Anhang 7 definierten Informationen zur Verfügung.

Art. 10.3 Nachfrageerhebung

Für die Erhebung der Nachfrage sind genügend Fahrzeuge mit automatischen Fahrgastzähl-systemen auszurüsten.

11. Finanzielles

Art. 11.1 Verkehrserlöse und Abgeltung

Sämtliche Verkehrserlöse, welche sich aus den im Rahmen dieser Vereinbarung erbrachten Transportleistungen ergeben, stehen dem Auftragnehmer zu.

Die Auftraggeber gelten den Auftragnehmer für die vereinbarten Leistungen gemäss Anhang 2 ab. Mit dieser Abgeltung sind die gesamten ungedeckten Kosten des Auftragnehmers im Zusammenhang mit der Erbringung der in dieser Vereinbarung definierten Leistungen abgegolten.

Art. 11.2 Grundsätze zur Anpassung der Abgeltung

Eine Anpassung der Abgeltung erfolgt grundsätzlich in folgenden Fällen:

- bei Angebotsänderungen gemäss Art. 11.3
- bei der Umsetzung von Tarifmassnahmen gemäss Art. 11.4
- bei Gesetzesänderungen gemäss Art. 11.5

Das Risiko infolge Änderungen anderer Rahmenbedingungen (z.B. Nachfrageschwankungen etc.) während der ersten 4 Betriebsjahre trägt der Auftragnehmer. Danach sind weitere Anpassungen der Abgeltung gemäss Artikel 11.6 bis 11.11 vorgesehen.

Alle Anpassungen der Abgeltung erfolgen grundsätzlich im Rahmen des Bestellverfahrens und auf Grundlage der Basiskalkulation in Anhang 2. Diejenige Partei, welche eine Anpassung geltend macht, hat den entsprechenden Nachweis zu führen.

Die in Artikel 11.3 bis 11.11 erwähnten Gründe für eine Anpassung der Abgeltung sind abschliessend. Insbesondere erfolgt keine Anpassung der Abgeltung, wenn die als Begründung

herangezogenen Umstände bewusst oder unbewusst durch den Auftragnehmer herbeigeführt wurden bzw. in der spezifischen Situation des Auftragnehmers begründet liegen.

Art. 11.3 Angebotsänderungen

Eine Anpassung der Abgeltung erfolgt bei Änderungen des bestellten Verkehrsangebotes (Mehr- oder Minderleistungen). Solange der Auftragnehmer keine Sprungfixkosten nachweist, erfolgt die Anpassung aufgrund der Grenzkostensätze pro Kilometer und pro Stunde in Anhang 2. Weichen die Zulagen für die Angebotsänderung von den mittleren Zulagen für die übrigen Leistungen ab, kann dies berücksichtigt werden. Bei nachweislichen Sprungfixkosten ist die Abgeltung auf Grundlage der Basiskalkulation in Anhang 2 zwischen den Parteien neu zu vereinbaren. Dasselbe gilt auch für als Folge der Angebotsänderung erwartete Erlösveränderungen.

Bei Mehrleistungen, welche durch Dritte verursacht werden (z.B. Umleitung infolge Baustelle, Veranstaltungen) ist der Auftragnehmer in erster Linie gehalten, allfällige Mehrkosten beim Verursacher geltend zu machen. Falls dies nicht gelingt, erfolgt eine Anpassung der Abgeltung analog zur Anpassung bei Änderungen des bestellten Angebotes, jedoch erst, wenn das Ausmass der Anpassung 10% der jährlichen Gesamtkosten der betreffenden Linie übersteigt.

Art. 11.4 Tarifmassnahmen

Eine Anpassung der Abgeltung erfolgt bei der Umsetzung von Tarifmassnahmen im Umfang von deren absehbaren oder nachweislichen Auswirkungen auf die Verkehrserlöse der vereinbarten Transportleistungen.

Art. 11.5 Gesetzesänderungen

Eine Anpassung der Abgeltung erfolgt bei Änderungen der gesetzlichen Rahmenbedingungen, welche die Produktionskosten der vereinbarten Leistungen oder die Erlöse nachweislich und unmittelbar betreffen (z.B. Mehrwertsteuer, obligatorische Sozialversicherungen etc.), sofern die Änderungen zum Zeitpunkt der Offertstellung im Ausschreibungsverfahren nicht definitiv beschlossen waren.

Art. 11.6 Teuerung Treibstoffkosten

Eine Anpassung der Abgeltung entsprechend dem Anteil der Treibstoffkosten an den Gesamtkosten erfolgt erstmals bei der Offertstellung für das fünfte Betriebsjahr. Massgebend ist der Durchschnittswert der jeweils letzten 3 Jahre der vom Bundesamt für Statistik erhobenen Jahresdurchschnitte der Dieselabgabepreise. Weitere Anpassungen erfolgen im Rhythmus des Bestellverfahrens aufgrund der massgebenden Werte zum Zeitpunkt der Offertstellung (im Bestellverfahren) und der letzten Anpassung (bzw. des ersten Betriebsjahres).

Art. 11.7 Zinskosten

Eine Anpassung der Abgeltung entsprechend dem Anteil der Zinskosten für Fremdkapital an den Gesamtkosten erfolgt erstmals bei der Offertstellung für das fünfte Betriebsjahr aufgrund der tatsächlich zu erwartenden Zinskosten, unter dem Vorbehalt, dass das entsprechende Fremdkapital nachweislich benötigt wird und dass die Konditionen marktüblich sind. Weitere Anpassungen erfolgen im Rhythmus des Bestellverfahrens.

Art. 11.8 Teuerung übrige Kosten

Eine Anpassung der Abgeltung entsprechend dem Anteil aller Kosten ausgenommen Treibstoffkosten, Zinsen und Abschreibungskosten an den Gesamtkosten erfolgt gemäss den Veränderungen des Schweizerischen Lohnindex (SLI) des Bundesamtes für Statistik (gewichtet zu

75%) und des Landesindex der Konsumentenpreise (LIK) des Bundesamtes für Statistik (gewichtet zu 25%). Eine Anpassung erfolgt ab der Offertstellung für das fünfte Betriebsjahr. Massgebend sind die jeweils aktuellsten verfügbaren Jahreswerte beider Indizes zum Zeitpunkt der Offertstellung (im Bestellverfahren) sowie die Jahreswerte, welche der letzten Anpassung zugrundegelegt wurden (bzw. des ersten Betriebsjahres im Fall der ersten Anpassung).

Art. 11.9 Erlösveränderungen

Ab der Offertstellung für das fünfte Betriebsjahr sind die Erlöse aufgrund ihrer tatsächlichen und erwarteten Entwicklung im Rahmen des Bestellverfahrens durch den Auftragnehmer abzuschätzen. Basierend auf dem Ergebnis der entsprechenden Offertverhandlung wird die Abgeltung im Umfang der Erlösveränderungen angepasst.

Art. 11.10 Änderungen der Fahrzeugflotte

Bei Änderungen der Fahrzeugflotte hat der Auftragnehmer die erwarteten Mehr- bzw. Minderkosten aufzuzeigen bzw. zu offerieren. Genehmigen die Auftraggeber die Änderung, wird die Abgeltung entsprechend der offerierten Kostenänderungen angepasst, frühestens jedoch bei der Offertstellung für das fünfte Betriebsjahr.

Art. 11.11 Weitere Anpassungsgründe

Eine Anpassung der Abgeltung erfolgt bei deutlich veränderten Verkehrsbedingungen infolge stark zunehmender Behinderungen durch den MIV oder der Umsetzung von Massnahmen zur öV-Priorisierung auf Grundlage der Basiskalkulation in Anhang 2, frühestens jedoch bei der Offertstellung für das fünfte Betriebsjahr.

Eine Anpassung der Abgeltung erfolgt bei zusätzlichem Aufwand des Transportunternehmens aufgrund von übergeordneten Projekten oder im Rahmen des Tarifverbunds X, frühestens jedoch bei der Offertstellung für das fünfte Betriebsjahr.

12. Vertragsdauer und Kündigung

Art. 12.1 Vertragsdauer

Die vorliegende Vereinbarung tritt mit der Unterzeichnung durch die Parteien in Kraft und endet mit dem Fahrplanwechsel im Jahre Die Pflicht zur Leistungserbringung beginnt am

Art. 12.2 Mangelhafte Erfüllung und Kündigung

Falls der Auftragnehmer die vereinbarten Leistungen nicht oder mangelhaft erbringt, wird er von den Auftraggebern schriftlich aufgefordert, geeignete Massnahmen zu ergreifen, um den Missstand innert einer von den Auftraggebern gesetzten angemessenen Frist zu beheben bzw. dessen Wiederholung zu vermeiden. Der Auftragnehmer erstattet den Auftraggebern schriftlich Bericht über die getroffenen Massnahmen und deren Wirkung.

Wird ein wesentlicher Erfüllungsmangel bis zum Ende der gesetzten Frist nicht behoben, können die Auftraggeber die Vereinbarung unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von 6 Monaten auf den nächsten Fahrplanwechsel hin kündigen, sofern der Auftragnehmer nicht nachweist, dass ihn kein Verschulden trifft. Ist der Erfüllungsmangel schwerwiegender Natur (z.B. Betriebseinstellung oder andere weitgehende und langandauernde Betriebseinschränkung) können die Auftraggeber die Vereinbarung fristlos kündigen.

Der Auftragnehmer haftet für sämtliche Schäden und Mangelfolgeschäden, welche den Auftraggebern aus einem Erfüllungsmangel im vorstehenden Sinn entstehen.

Art. 12.3 Weitere Folgen der Vertragsbeendigung

Unabhängig von Zeitpunkt, Ursache und Art der Vertragsbeendigung gelten für den Übergang von Betriebsmitteln auf einen neuen Betreiber die Vorschriften von Art. 32I Abs. 1 und 2 PBG sowie Art. 28 Abs. 1 ARPV und für den Umgang mit laufenden Arbeitsverhältnissen die Bestimmungen von Art. 32I Abs. 3 PBG sowie Art. 28 Abs. 2 ARPV. Der Auftragnehmer unterstützt die Auftraggeber dabei und kehrt nichts vor, was den Übergang gefährden oder erschweren könnte.

13. Schlussbestimmungen

Art. 13.1 Vertragsänderungen

Änderungen dieser Vereinbarung sind in gegenseitigem Einvernehmen der Parteien jederzeit möglich, insbesondere bei wesentlichen Änderungen der Verhältnisse. Sie bedürfen der Schriftform.

Art. 13.2 Ausfertigung

Diese Vergabevereinbarung wird in 3 Exemplaren ausgefertigt. Jeder Vertragspartner erhält ein unterschriebenes Exemplar.

Anhänge:

- 1 Fahrplan und Liniennetzplan
- 2 Basiskalkulation
- 3 Fahrzeugpark
- 4 Anforderungen Fahrzeuge
- 5 Anforderungen Personal
- 6 Richtlinien Drittwerbung
- 7 Inhalt und Termine Reporting
- 8 Marketingkonzept