



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

**Bundesamt für Verkehr BAV**  
Abteilung Finanzierung

# **Leitfaden**

## **Ausschreibung von Personentransport- leistungen im öffentlichen Verkehr**

### **(Busbereich)**

Version: 13. April 2015

# Inhaltsverzeichnis

Begriffs- und Abkürzungsverzeichnis.....	III
1. Einleitung.....	1
1.1 Allgemeines .....	1
1.2 Ablauf einer Konzession - was nun? .....	2
1.3 Grundsätzliche Informationen zur Anwendung der Ausschreibungsplanung .....	2
1.4 Ausfüllen der Vorlage (Ausschreibungsplanung).....	3
1.5 Ausschreibungsplanung und Zielvereinbarungen.....	4
1.6 Grundsätzliche Überlegungen vor einer Ausschreibung.....	5
Zentrale Fragen .....	5
1.7 Die Kantonale Ausschreibungsstrategie.....	7
2. Theoretischer Teil.....	8
2.1 Allgemeines .....	8
2.1.1 Erste Schritte.....	8
2.1.2 Wann muss ausgeschrieben werden? (Ausschreibungspflicht) .....	9
2.1.3 Ausschreibung während der Konzessionsdauer - Auswirkungen auf die Konzession 10	
2.1.4 Rolle der Gesamtarbeitsverträge (GAV) / BAV-Richtlinie Arbeitsbedingungen der Branche Bus / Übernahme von Personal und Betriebsmitteln.....	11
2.2 Vorbereitung der Ausschreibung.....	15
2.2.1 Federführung.....	15
2.2.2 Wahl eines geeigneten betrieblich zusammenhängenden Netzes .....	15
2.2.3 Zu erwartende Arbeiten für den federführenden Kanton.....	15
2.2.4 Arbeitsschritte im Detail.....	16
Vorgaben an die Transportunternehmen / Kriterien für Offertauswertung.....	18
2.3 Auswahl und Vergabekriterien .....	27
Nutzwertanalyse .....	27
Auswahl und Gewichtung der Kriterien .....	27
2.4 Zuschlag / Vergabeentscheid.....	30
2.5 Beschwerdeverfahren .....	31
2.6 Runder Tisch.....	31
2.7 Was ist eine Vergabevereinbarung? .....	32
2.8 Leitfaden Vergabevereinbarung .....	33
2.9 Uneinigkeit bei der Vergabevereinbarung .....	33
3. Praktischer Teil.....	35
3.1 Formular Ausschreibungsplanung.....	35
3.2 Ablaufplan der Ausschreibung anhand eines Beispiels (Bus).....	37
3.3 Beispiel: Nutzwertanalyse mit Kriterien .....	39
3.4 Beispiel: Medienmitteilung „Vorankündigung Ausschreibung mit Hinweis auf Strategieplan“ .....	41

3.5	Beispiel: Medienmitteilung „Ankündigung Ausschreibung“ .....	43
3.6	Beispiel: Medienmitteilung „Vergabeentscheid“ .....	44
3.7	Möglicher Aufbau der Ausschreibungsunterlagen .....	45
3.8	Benötigte Unterlagen / Informationen.....	47
3.9	Abbruch und Ausschluss des Ausschreibeverfahrens .....	48
4.	Überprüfung der Umsetzung .....	49
5.	Beispiele von Beilagen zur Informationsbeschaffung.....	IV
6.	Literaturverzeichnis.....	XI

## Begriffs- und Abkürzungsverzeichnis

AB-EBV	Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung vom 15. Dezember 1983 (SR 742. 141. 11)
ARPV	Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs vom 11. November 2009 (SR 745.16)
AZG	Bundesgesetz über die Arbeit in Unternehmen 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
BehiG	Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen vom 13. Dezember 2002 (BehiG; SR 151.3)
Besteller	Bund und Kanton(e), die im abgeltungsberechtigten regionalen Personenverkehr gemeinsam ein Angebot bei einem Transportunternehmen bestellen
BoeB	Bundesgesetz vom 16. Dezember 1994 über das öffentliche Beschaffungswesen (SR 172.056.1)
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
PBG	Bundesgesetz über die Personenbeförderung vom 20. März 2009 (SR 745.1)
RKV	Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen vom 18. Januar 2011 (SR 742.221)
SIP	Sicherheitsrelevantes Personal
STUV	Verordnung über die Zulassung als Strassentransportunternehmen 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)
UVEK	Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
VoeB	Verordnung über das öffentliche Beschaffungswesen vom 11. Dezember 1995 (SR 172.056.11)
VPB	Verordnung über die Personenbeförderung vom 4. November 2009 (SR 745.11)
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

Der Leitfaden ist als Hilfsmittel für die Besteller (Bund und Kantone) gedacht. Er wurde für die Ausschreibung von abgeltungsberechtigten Linien des regionalen Personenverkehrs (RPV) gemäss Personenbeförderungsgesetz vom 20. März 2009 (PBG; SR 745.1) und der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs vom 11. November 2009 (ARPV; SR 745.16) entwickelt. Es spricht jedoch nichts dagegen, dass die Kantone den vorliegenden Leitfaden auch als Grundlage für Ausschreibungen im vom Bund nicht mitbestellten Ortsverkehr anwenden.

Mit der Ausschreibung wollen Bund und Kantone die Effizienz im öffentlichen Verkehr erhöhen, die unternehmerischen Anstrengungen der Transportunternehmen unterstützen und eine hohe Qualität des öffentlichen Verkehrs erhalten.

Die mit Ausschreibungen gemachten Erfahrungen sind grundsätzlich positiv. Es kann festgehalten werden, dass wiederkehrende Ausschreibungen zu Kostensenkungen und/oder Angebotsverbesserungen (quantitativ und qualitativ) führen. Seit 1996 sind gegen 40 gemeinsame Ausschreibungen von Bund und Kantone durchgeführt worden.

Im Jahre 1996 versetzt die Revision des Eisenbahngesetzes Bund, Kantone und Gemeinden in die Rolle des Einkäufers von Dienstleistungen im öffentlichen Verkehr (öV). Das **Bestellprinzip** im RPV wurde eingeführt. Die Artikel 28 – 31c PBG (Bestelltes Angebot: Allgemeine Bestimmungen) und Artikel 33 - 33a PBG (Bestelltes Verkehrsangebot: Besondere Bestimmungen für nicht ausgeschriebene Angebote) bilden die Grundlage für die Abgeltung der laut Planrechnung ungedeckten Kosten des von Bund und Kantonen gemeinsam bestellten Verkehrsangebotes im abgolgtenen RPV. Im Rahmen des Bestellverfahrens reichen die Transportunternehmen in einem zweijährigen Prozess bei den Bestellern (Bund und Kantone) eine Offerte mit den geplanten ungedeckten Kosten für ein bestimmtes Verkehrsangebot ein. Der erforderliche Inhalt einer Offerte wird in Artikel 17 ARPV umschrieben. Wenn die Besteller mit einer Offerte einverstanden sind, schliessen sie mit dem Transportunternehmen eine Angebotsvereinbarung ab.

Mit der Revision des Eisenbahngesetzes im Jahre 1996 wurde auch die Möglichkeit des **Wettbewerbs** im abgeltungsberechtigten RPV geschaffen. Eine explizite Regelung für Ausschreibungen wurde jedoch auf Gesetzesstufe nicht vorgenommen (z.B. für den Ablauf der Ausschreibung, die Vergabekriterien, die Rechtsqualität des Zuschlags und die Rechtsmittel). Erst mit dem zweiten Schritt der Bahnreform 2 (Bahnreform 2.2) wurden die entsprechenden Regelungen auf Gesetzes- und Verordnungsstufe vorgenommen und am 1. Juli 2013 in Kraft gesetzt. Die Rahmenbedingungen der Ausschreibungsregelung finden sich in den Artikeln 32 - 32I PBG (Bestelltes Verkehrsangebot: Ausschreibungsverfahren) und die detaillierten Ausführungsbestimmungen in den Artikeln 27 - 28 ARPV (Ausschreibung, Vergabe und Übertragung von Verkehrsangeboten).

Wie bereits erwähnt waren die rechtlichen Bestimmungen bezüglich der Ausschreibungen ursprünglich sehr rudimentär. Deshalb erarbeitete das BAV zusammen mit den Kantonen im Jahre 2003 den **Ausschreibungsleitfaden**. Dieser macht klare Vorgaben, wie eine Ausschreibung im Busbereich durchzuführen ist, und er gibt Antworten auf Grundsatzfragen zu den Ausschreibungen. Der Leitfaden hat sich bewährt und trug zu einer grösseren Rechtssicherheit von Bestellern und Transportunternehmen im Ausschreibungsprozess bei. Er hat jedoch keinen normativen Charakter, sondern ist nur als Auslegungshilfe gedacht. Der Leitfaden wurde und wird stetig an die neusten Entwicklungen der Ausschreibungsthematik angepasst und weiterentwickelt.

Das Ausschreibungs- und Vergabeverfahren richtet sich beim abgeltungsberechtigten RPV *nicht* nach dem öffentlichen Beschaffungsrecht des Bundes, sondern unterliegt den Bestimmungen des PBG sowie der ARPV. Die allgemeinen Rechtsgrundsätze wie das Transpa-

renzgebot und das Diskriminierungsverbot wurden natürlich bei der Bahnreform 2.2 bei der Erarbeitung der Gesetzesbestimmungen mit einbezogen. Das öffentliche Beschaffungsrecht des Bundes wurde dabei als Orientierungshilfe herangezogen<sup>1</sup>. Weitere relevante Erlasse sind 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).

Wenn im Ortsverkehr eine oder mehrere konzessionierte Linien ausgeschrieben werden, untersteht diese Ausschreibung ebenfalls *nicht* dem öffentlichen Beschaffungsrecht des Bundes. Gibt es bezüglich Ausschreibungsverfahren eine Ausführung in den kantonalen Gesetzen, müssen diese beigezogen werden. Ansonsten kann die Ausschreibung formlos durchgeführt werden.

## 1.2 Ablauf einer Konzession - was nun?

Wenn die Besteller auf den Zeitpunkt einer Konzessionserneuerung das betroffene Verkehrsangebot (oder Teile davon) ausschreiben wollen, müssen sie dieses gemäss Artikel 27 Absatz 2 ARPV spätestens 12 Monate vor der Ausschreibung (damit ist der Zeitpunkt der Publikation der Ausschreibung gemeint) in die Ausschreibungsplanung aufnehmen. Das heisst, dass das betroffene Angebot rund 3 Jahre vor Ablauf der Personenbeförderungskonzession in die Ausschreibungsplanung aufgenommen werden muss (1 Jahr vor Publikation der Ausschreibung + 2 Jahre für den Ausschreibungsprozess). Die Kantone müssen stets die Übersicht über den Ablauf der Personenbeförderungskonzessionen haben. Nur so kann die Ausschreibung von Linien rechtzeitig aufgegleist und der Zuschlag an den zukünftigen Betreiber auf den Zeitpunkt des Konzessionsablaufs erteilt werden. Um seine Ausschreibungsinteressen durchzusetzen, wird jedoch auch der Bund diese Aufgabe wahrnehmen. Damit ein sinnvolles Linienbündel (Verkehrsangebot) ausgeschrieben werden kann, haben Bund und die Kantone die Möglichkeit, die Konzessionsdauern aufeinander abzustimmen. Soll eine Konzession für ein Verkehrsangebot des RPV auf der Strasse neu erteilt werden, so kann dieses Verkehrsangebot zur Information in die Ausschreibungsplanung aufgenommen werden. Dabei ist die vorstehend erwähnte 12-monatige Frist nicht relevant.

## 1.3 Grundsätzliche Informationen zur Anwendung der Ausschreibungsplanung

Eines der neuen Instrumente ist gemäss Artikel 31c PBG die Ausschreibungsplanung. In der Ausschreibungsplanung legen die Besteller ihre Absichten bezüglich den in Zukunft auszuscheidenden RPV-Linien auf der Strasse und auf der Schiene fest.

Artikel 27 ARPV führt die Mindestanforderungen an eine Ausschreibungsplanung auf. Das BAV hat die Vorlage, aufgrund der gesetzlichen Mindestanforderungen erstellt. Die Vorlage der Ausschreibungsplanung steht den Kantonen unter [www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch) (**Grundlagen -> Formulare -> Regionaler Personenverkehr RPV -> Ausschreibungsplanung**) zur Verfügung.

Die Ausschreibungsplanung erfolgt pro Kanton. Die Federführung liegt bei den Kantonen. Das BAV sorgt gemäss Artikel 31c Absatz 2 PBG für eine bezüglich Formvorschrift einheitliche Ausschreibungsplanung sowie für die Koordination zwischen den Kantonen. Weiter publiziert es eine schweizweite Ausschreibungsplanung auf seiner Homepage. Zur Vereinfachung der Abläufe ist es daher zwingend, dass die Kantone diese offizielle Vorlage benutzen. Möchten die Kantone zusätzliche Kriterien in die offizielle Vorlage aufnehmen, haben sie vorgängig das BAV zu konsultieren. Dieses wird die Anliegen jedoch sehr restriktiv prüfen und der Anpassung der Vorlage nur in begründeten Ausnahmefällen zustimmen.

---

<sup>1</sup> Bundesgesetz vom 16. Dezember 1994 über das öffentliche Beschaffungswesen (BoeB; SR 172.056.1)

Verordnung über das öffentliche Beschaffungswesen vom 11. Dezember 1995 (VoeB; SR 172.056.11)

Der federführende Kanton ist dafür verantwortlich, dass sämtliche RPV- und Ortsverkehrslinien, welche von ihm, dem Bund sowie allfälligen Nachbarkantonen gemeinsam ausgeschrieben werden sollen, in seiner Ausschreibungsplanung aufgenommen werden. Bei interkantonalen Linien holt er zusätzlich das Einverständnis der betroffenen Kantone zur geplanten Ausschreibung ein. Sind die Nachbarkantone mit der Ausschreibung einverstanden, nehmen sie die betroffenen Linien ebenfalls in ihre Ausschreibungsplanung auf. Sind die Nachbarkantone mit der Ausschreibung nicht einverstanden, muss der federführende Kanton die betroffenen interkantonalen Linien aus seiner Ausschreibungsplanung löschen und die betroffenen Nachbarkantone darüber informieren.

Die Kantone (federführender Kanton sowie die betroffenen Nachbarkantone) stellen die geplanten Änderungen in ihrer Ausschreibungsplanung dem BAV zur Genehmigung zu. Das BAV prüft, ob die gesetzlichen Bestimmungen eingehalten wurden und ob die interkantonalen Linien in die Ausschreibungsplanung der betroffenen Kantone aufgenommen wurden. Wenn diese Voraussetzungen erfüllt sind und das BAV damit einverstanden ist, dass die aufgeführten Linien ausgeschrieben werden, veröffentlicht es diese in seiner gesamtschweizerischen Ausschreibungsplanung auf seiner Homepage. Die vom Bund publizierte Ausschreibungsplanung ist für die Behörden verbindlich. Sie kann nicht mit Beschwerde angefochten werden.

Nach der Veröffentlichung durch den Bund steht es den Kantonen frei, ihre kantonale Ausschreibungsplanung zu informellen Zwecken zu publizieren.

Abschliessend ist festzuhalten, dass Linien des Ortsverkehrs vom Bund nur in die gesamtschweizerische Ausschreibungsplanung aufgenommen werden, wenn sie Bestandteil eines auszuschreibenden Verkehrsangebotes (Ausschreibungslos) sind, welches mindestens eine vom Bund mitbestellte RPV-Linie enthält.

## 1.4 Ausfüllen der Vorlage (Ausschreibungsplanung)

Die Vorlage (siehe Formular im Kapitel 3.1) unterteilt sich in die Bereiche "**Geplante Ausschreibungen**", "**Laufende Ausschreibungen**" und "**Abgeschlossene Ausschreibungen**". Bei den **geplanten Ausschreibungen** werden diejenigen Linien aufgeführt, welche dereinst ausgeschrieben werden sollen. Bei den **laufenden Ausschreibungen** ist eine bestimmte Ausschreibung bereits auf <http://www.simap.ch> publiziert worden, der Vergabeentscheid und / oder die Personenbeförderungskonzession sind jedoch noch nicht rechtskräftig. Die **abgeschlossenen Ausschreibungen** umfassen diejenigen Ausschreibungen, bei denen sowohl der Vergabeentscheid als auch die Personenbeförderungskonzession rechtskräftig sind. Ausschreibungen, welche vor dem 1. Juli 2013 abgeschlossen wurden, können hier nacherfasst werden. Es besteht jedoch keine Pflicht dazu.

Im Formular "Ausschreibungsplanung" müssen folgende Felder ausgefüllt werden (betrifft alle drei vorgenannten Bereiche):

- a. Ausschreibungsregion: Hier kann das Gebiet, welches von der Ausschreibung betroffen ist, dargestellt werden (z.B. Chur / Sargans SG oder Raum Sursee). Diese Angabe dient der Grobübersicht.
- b. Beteiligte Kantone: In dieser Spalte werden alle Kantone aufgeführt, welche von der Ausschreibung betroffen sind. Der federführende Kanton muss unterstrichen werden (z.B. GR, SG).
- c. Verkehrsangebot mit Bund (Linien): Hier werden die Linien aufgeführt, welche ausgeschrieben und vom Bund mitfinanziert werden.
- d. Verkehrsangebot ohne Bund (Linien): Hier werden die Linien aufgeführt, welche ausgeschrieben, vom Bund jedoch nicht mitfinanziert werden (z.B. Ortsverkehrslinien). Voraussetzung ist jedoch, dass im Verkehrsangebot, welches ausgeschrieben wird, nebst diesen Linien auch Linien enthalten sind, welche der Bund mitfinanziert.
- e. Zeitpunkt der Ausschreibung: Termin, an welchem die Ausschreibung publiziert wird. Die Veröffentlichung erfolgt auf der Internetplattform für öffentliche Beschaffungen (<http://www.simap.ch>).

- f. Datum der Betriebsaufnahme: Das wird in der Regel das Datum des Fahrplanwechsels im entsprechenden Jahr sein.
- g. Vergabedauer in Jahren: Das Verkehrsangebot wird für die in den Ausschreibungsunterlagen vorgesehene Geltungsdauer vergeben.
- h. Bestehende Konzessionärin / Konzessionsende: Diese Angaben müssten in den Bereichen "Geplante Ausschreibungen" und "Laufende Ausschreibungen" eingefügt werden. Bei den abgeschlossenen Ausschreibungen sind die Angaben "Konzessionärin bis (alt) / Konzessionärin ab (neu)" vorgesehen.
- i. Art des Verkehrsträgers: Strasse oder Schiene
- j. Grund der Ausschreibung: Kurze Begründung, weshalb die Ausschreibung durchgeführt werden soll (z.B. Konzession läuft aus; Umfassende Angebotserweiterung; Neue Linie).
- k. Bemerkungen: Die Bemerkungen können vielfältig sein:
  - Zum Beispiel könnte der Kanton Graubünden die Bemerkung aufnehmen, dass der Kanton Tessin die Ausschreibung Disentis GR - Biasca TI in der Ausschreibungsplanung TI aufgenommen hat und diese vom BAV genehmigt wurde.
  - Beschwerde des Unternehmens *abc* vom 14.3.12 gegen den Vergabeentscheid vom 26.2.12.
  - Vergabevereinbarung vom 10. Januar 2011

## 1.5 Ausschreibungsplanung und Zielvereinbarungen

Gemäss Artikel 32 Absatz 2 Buchstabe a PBG darf ein Angebot nicht ausgeschrieben werden, wenn eine Zielvereinbarung mit einem Unternehmen besteht und das Unternehmen die in der Zielvereinbarung festgelegten Ziele erreicht. Ein solches Angebot darf während der Laufzeit der Zielvereinbarung zwar in die Ausschreibungsplanung aufgenommen werden, die Ausschreibung darf jedoch erst nach Ablauf der Zielvereinbarung publiziert werden.

Wird hingegen eine Zielvereinbarung in mehreren oder in einem wesentlichen Punkt von einem Unternehmen nicht erfüllt und sieht die Vereinbarung die Ausschreibung als Sanktion vor, kann gemäss Artikel 32c Absatz 2 Buchstabe b PBG das bestellte Verkehrsangebot während der Dauer der Konzession ausgeschrieben werden. Aufgrund von Artikel 9 Absatz 4 PBG kann die Konzession bei bestellten Verkehrsangeboten entzogen werden, wenn das Unternehmen eine Zielvereinbarung in mehreren Punkten oder in einem wesentlichen Punkt nicht erfüllt. In diesem Fall muss das betroffene Verkehrsangebot nicht 12 Monate vor der Ausschreibung in die Ausschreibungsplanung aufgenommen werden.

## 1.6 Grundsätzliche Überlegungen vor einer Ausschreibung

### Zentrale Fragen

- Welche Gründe liegen für eine öffentliche Ausschreibung vor? Besteht eine Ausschreibungspflicht (Artikel 32 in Verbindung mit Artikel 32c PBG)?
- Ist allenfalls eine Alternative zu einer Ausschreibung (z.B. Abschluss einer Zielvereinbarung) erfolgsversprechender?
- Kann bei der Aufnahme eines bestehenden Verkehrsangebots in die Ausschreibungsplanung (hinsichtlich einer Konzessionserneuerung) die Mindestfrist von 12 Monaten vor der Publikation der Ausschreibung eingehalten werden?
- Besteht eine Zielvereinbarung und werden die Ziele erreicht? In diesem Fall darf die Ausschreibung erst nach Ablauf der Zielvereinbarung publiziert werden (Artikel 32 Absatz 2 Buchstabe a PBG).
- Erreicht der Abgeltungsbetrag den geforderten Schwellenwert nach Artikel 32 Absatz 2 Buchstabe b PBG und Artikel 27a ARPV?
- Wird das auszuschreibende Verkehrsangebot Bestandteil eines bestehenden regionalen Netzes nach Artikel 32 Absatz 2 Buchstabe d PBG und Artikel 27b ARPV?
- Ist für das auszuschreibende Verkehrsangebot aus technischen, betrieblichen oder regionalen Gründen mit mehr als einer Offerte zu rechnen? Wenn nur eine Offerte erwartet wird, darf nicht ausgeschrieben werden (Artikel 32 Absatz 2 Buchstabe e PBG).
- Sind Sie bereit, das Ergebnis des Ausschreibungsverfahrens zu akzeptieren? Ist ein neues oder ein zusätzliches Transportunternehmen politisch vertretbar? Gibt es lokale oder regionale Erfordernisse und Bedürfnisse, welche gegen eine Ausschreibung sprechen (vgl. auch Artikel 31c Absatz 1 PBG)?
- Sind Nachbarkantone von der Ausschreibung betroffen? Sind sie mit der Ausschreibung der interkantonalen Linien einverstanden? Wenn ja, werden die Nachbarkantone die betroffenen Linien in ihre kantonale Ausschreibungsplanung aufnehmen?
- Wurde das BAV bereits über die Ausschreibungsabsichten informiert?
- Können Linien zu einem Ausschreibungslos zusammengefasst werden, so dass es betrieblich und organisatorisch Sinn macht? Können Fixkosten (z.B. im Overhead) eingespart werden?
- Welches Transportunternehmen ist heute für den Betrieb und den Marktauftritt verantwortlich? Wer hat eine Konzession?
- Haben sie genügend Zeit für das Ausschreibeverfahren eingerechnet? Stehen dazu personelle und finanzielle Ressourcen zur Verfügung? Der Zeitbedarf einer Ausschreibung von der Vorbereitung bis zum Vergabeentscheid beträgt im Busbereich rund 24 Monate. Muss externe Unterstützung (z.B. Beratungsbüro) beigezogen werden (in der Vergangenheit hat sich dies sehr bewährt)?
- Haben die offerierenden Transportunternehmen auf den bestehenden Fahrplan durchschnittlich verkürzte Fahrzeiten offeriert? Um eine angemessene Fahrzeit sicherstellen zu können, müsste der Fahrbetrieb zu jeder Tageszeit und zu jedem Wochentag abgefahren werden. Ohne Zeitreserven kann im Stossverkehr die Anschlusssicherung nicht gewährleistet werden.

- Was passiert mit Personal, Rollmaterial, Garagierung und Werkstätten des heutigen Transportunternehmens, wenn dieses dem Ausschreibungsverfahren unterliegt?

- Liegt eine Genehmigung der Besteller nach Artikel 19 Absatz 1 ARPV vor? Haben sich die Besteller in dieser Genehmigung zu Artikel 28 ARPV geäußert?

Die Transportunternehmen können Investitionsfolgekosten in die Planrechnung aufnehmen, wenn die Besteller der Aufnahme vor der Investition zugestimmt haben (Artikel 19 Absatz 1 ARPV).

Wenn ein Angebot des regionalen Personenverkehrs aufgrund einer Ausschreibung bei einem neuen Unternehmen bestellt wird, so muss das bisher beauftragte Unternehmen dem neu beauftragten Unternehmen für das betreffende Verkehrsangebot angeschafften Betriebsmittel zum Restbuchwert übergeben, falls die Besteller dies verlangen (Artikel 32I Absatz 1 PBG). Das neu beauftragte Unternehmen muss diese Betriebsmittel zum Restbuchwert übernehmen, wenn das bisherige Unternehmen oder die Besteller dies verlangen (Artikel 32I Absatz 2 PBG). Ebenfalls muss das neu beauftragte Unternehmen für das betreffende Verkehrsangebot notwendigen zusätzlichen Arbeitsstellen den Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern des bisherigen Unternehmens zu branchenüblichen Bedingungen anbieten (Artikel 32I Absatz 3 PBG).

- Laufen die Linien- und / oder Gebietskonzessionen auf den Ausschreibzeitpunkt ab? Für welche (Konzessions-) Dauer soll ausgeschrieben werden?
- Gibt es Auswirkungen auf bestehende oder andere Linien und wurden regionale Standorte von den TU's ebenfalls berücksichtigt?
- Sind bei der offerierenden Unternehmung neuste Technologien (Internet, App, FIS, Billettverkaufsgaräte, Systemführerschaft, usw.) vorhanden? Falls nicht vorhanden, müssten die zu erwarteten Kosten in die Ausschreibungsofferte eingerechnet werden.

## 1.7 Die Kantonale Ausschreibungsstrategie

Die grundsätzlichen Überlegungen, ob, wann, weshalb, usw. ausgeschrieben wird, können in eine kantonale Ausschreibungsstrategie einfließen. Diese hat einen langfristigen Zeithorizont und ist nicht zu verwechseln mit der Ausschreibungsplanung. Zur Schaffung von Transparenz und zur Reduktion von möglichen Unsicherheiten bei den Transportunternehmen kann die Ausschreibungsstrategie an die im betroffenen Kanton tätigen Transportunternehmen versandt werden.

Eine Ausschreibungsstrategie kann folgende Punkte beinhalten:

- Ausgangslage  
Beispiele zum Inhalt „Ausgangslage“:
  - Ausführungen zur Ausschreibungsregelung gemäss Bahnreform 2.2.
  - Bis heute im Kanton durchgeführte Ausschreibungen. Erfahrungen aus diesen Ausschreibungen.
  - Einbezug des vorliegenden Ausschreibungsleitfadens.
- Kantonale Ausschreibungsstrategie  
Beispiele zum Inhalt „Kantonale Ausschreibungsstrategie“:
  - Der Kanton wird (auch) in Zukunft beim Ablauf von Konzessionen ausschreiben.
  - Gezielte Ausschreibungen zur Sicherung und Förderung der wirtschaftlichen und qualitativen Wettbewerbsfähigkeit des öV.
  - Weitere strategische Ziele des Kantons.
- Kriterien für die Auswahl der auszuschreibenden Gebiete / Linien  
Beispiele zum Inhalt „Kriterien für die Auswahl der auszuschreibenden Gebiete / Linien“:
  - Ablauf der Konzession.
  - Auswahl des geeignetsten Transportunternehmens für neue Angebote.
  - Neues Betriebskonzept.
  - Einsparpotentiale aufdecken und realisieren.
  - Synergien fördern.
- Umsetzungszeitplan  
Beispiele zum Inhalt „Umsetzungszeitplan“:
  - In welchen Jahren sind wo Ausschreibungen geplant?
  - Verweis auf die gesamtschweizerische und kantonale Ausschreibungsplanung.

## 2. Theoretischer Teil

### 2.1 Allgemeines

#### 2.1.1 Erste Schritte

Es ist festzuhalten, dass auf das Ende einer Konzessionsdauer eine Linie grundsätzlich ohne besondere Gründe in die Ausschreibungsplanung aufgenommen werden kann. In dieser Beziehung sind die Besteller relativ frei.

Der Ausschreibungsbedarf kann aber beispielsweise auch im Rahmen einer kantonalen Ausschreibungsstrategie oder auch auf der Basis eines Controllings (Benchmark) eruiert werden.

Kennzahlensystem BAV

Dabei kann auch auf die Daten des Kennzahlensystems des BAV zurückgegriffen werden. Mit dem Kennzahlensystem werden verschiedene Ziele verfolgt. Im Vordergrund steht die Beurteilung der Effizienz der Leistungen im Rahmen der Offertprüfungen. Daneben sollen die Kennzahlen auch Grundlagen für die Überprüfung der Leistungen hinsichtlich Effektivität liefern und als Grundlage für statistische Auswertungen dienen. Bei einer unbegründeten markanten Abweichung zu den Werten vergleichbarer Linien kann eine Ausschreibung sinnvoll sein.

Das Ziel der Besteller muss es sein, die vorhandenen finanziellen Mittel so effizient wie möglich einzusetzen. Wird eine Linie nicht regelmässig ausgeschrieben, sollte der Abschluss einer Zielvereinbarung nach Artikel 24ff ARPV in Betracht gezogen werden.

Zielvereinbarung als Alternative zur Ausschreibung

Die Zielvereinbarung kann Leistungsziele zu Kosten, Erlösen, Qualität oder Quantität des bisher erbrachten Verkehrsangebotes enthalten. Die Mindestdauer einer Zielvereinbarung beträgt mindestens zwei Fahrplanperioden, längstens aber bis zum Ablauf der Konzession für die in der Zielvereinbarung aufgeführten Linien. In der Zielvereinbarung kann ebenfalls ein Bonus-Malus-System Artikel 26 ARPV vereinbart werden, dass jedoch die Transportunternehmen nicht in ihrem Bestand gefährden darf. Werden die Ziele nicht erreicht, so können die Besteller das Angebot ausschreiben, wenn dies in der Zielvereinbarung als Sanktion so festgelegt wurde.

Wenn die Zielvereinbarung keine Alternative darstellt und die ersten Abklärungen gezeigt haben, dass eine Ausschreibung sinnvoll ist, geht es nun darum, die Ideen, Vorstellungen und Vorgaben der Besteller zu konkretisieren.

Alle beteiligten Stellen (Bund, Kantone, Gemeinden, Planungsverbände, Transportunternehmen) sind frühzeitig zu informieren. Diese Stellen können wertvolle Impulse liefern.

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

Werden abgeltungsberechtigte Leistungen des RPV ausgeschrieben, muss das BAV als Mitbesteller von Anfang an zwingend in dieses Verfahren mit einbezogen werden. Gemäss Artikel 27 Absatz 2 ARPV muss ein betroffenes Verkehrsangebot spätestens 12 Monate vor der Ausschreibung in die Ausschreibungsplanung aufgenommen werden.

Die Abklärung der Konzessionssituation zwischen der ausschreibenden Behörde und dem BAV erfolgt gleichzeitig mit der gemeinsamen Vorbereitung der Ausschreibung. Im Normalfall dürfen Leistungen aufgrund der gesetzlichen Rahmenbedingungen nur auf den Zeitpunkt eines Konzessionsablaufs ausgeschrieben werden.

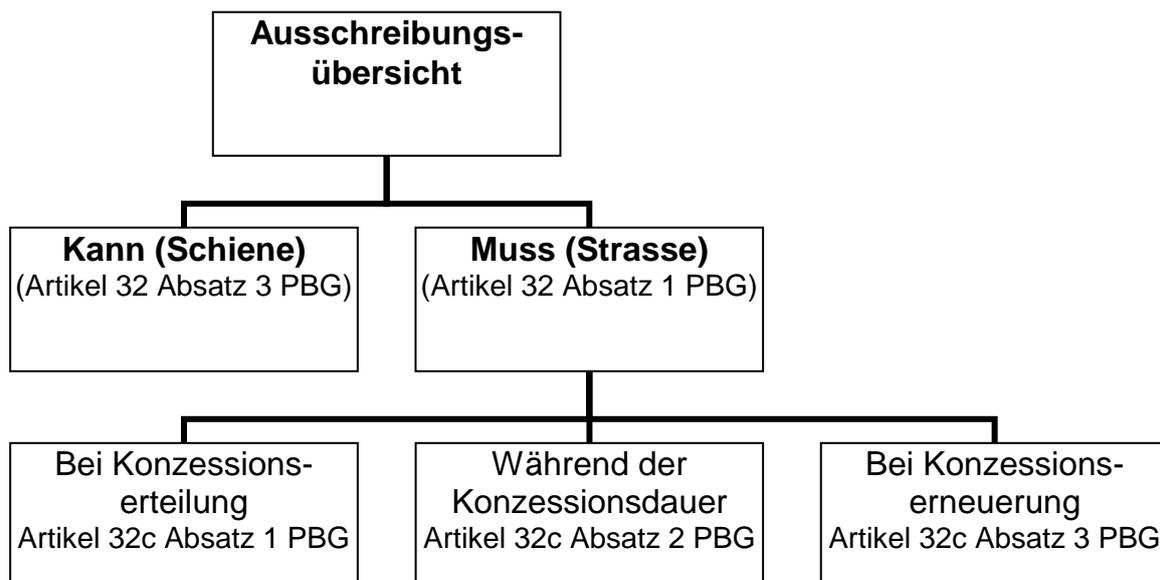
Konzessionsdauer bei einer geplanten Ausschreibung

Die Verordnung über die Personenbeförderung vom 4. November 2009 (VPB; SR 745.11) sieht in Artikel 15 Absatz 1 VPB eine Konzessionsdauer von 10 Jahren vor. Gemäss Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe b VPB kann für die Konzession eine kürzere Dauer erteilt werden, wenn zum Zeitpunkt des Gesuchs die Ausschreibung der betreffenden Linie in den Ausschreibungsplanungen der bestellenden Kantone vorgesehen ist, oder eine Ausschreibung eine kürzere Geltungsdauer vorgesehen hat (Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe c VPB).

Ausschreibungen im Busbereich sollten in der Regel zwei Jahre vor der Inbetriebnahme an die Hand genommen werden.

## 2.1.2 Wann muss ausgeschrieben werden? (Ausschreibungspflicht)

Eine Verkehrsleistung im Busbereich wird im Normalfall nur bei Ablauf einer Personenbeförderungskonzession ausgeschrieben. Vom Normalfall kann ausgegangen werden, wenn keine gravierenden Pflicht- und Qualitätsverletzungen des Konzessionärs vorliegen. Wenn mehrere Linien mit unterschiedlichen Konzessionsdauern ausgeschrieben werden, soll mit der Ausschreibung bis zum Ablauf der am längsten gültigen Konzession gewartet werden (Erstellen von sinnvollen Ausschreibungslosen). In diesem Fall werden die anderen, früher auslaufenden Linienkonzessionen bis zum Ablauf der letzten Konzession erneuert. Das heisst, dass eine Ausschreibung so zu terminieren ist, dass der Start des neuen Betreibers mit dem Ablauf der Konzession zusammenfällt.



Grundsätzlich gilt auf der Strasse eine Ausschreibungspflicht nach Artikel 32 Absatz 1 PBG. Auf der Schiene besteht diese Ausschreibungspflicht nicht, jedoch können die Besteller im gegenseitigen Einvernehmen Angebote des bestellten regionalen Personenverkehrs ausgeschrieben (Artikel 32 Absatz 3 PBG).

Im Busbereich muss ausgeschrieben werden wenn:

- eine **Konzession** bei Verkehrsangeboten des gemeinsam (Bund und Kantone) bestellten regionalen Personenverkehrs (Artikel 32c Absatz 1 PBG) **neu erteilt** werden soll. Wichtigste Ausnahmen der Ausschreibungspflicht sind, wenn der Abgeltungsbetrag einen bestimmten Schwellenwert nicht erreicht oder das neue Verkehrsangebot Bestandteil eines bestehenden regionalen Netzes wird.
- **während der Konzessionsdauer**, das Transportunternehmen die ihm verliehenen Rechte nicht oder nur teilweise ausübt oder wiederholt oder schwerwiegend gegen

die auferlegten Pflichten verstösst (Artikel 32c Absatz 2 Buchstabe a PBG). Ebenfalls kann eine Nichterfüllung einer Zielvereinbarung in mehreren oder in einem wesentlichen Punkt zu einer Ausschreibung führen (Artikel 32c Absatz 2 Buchstabe b PBG). Ebenso wenn ein in der Vergabevereinbarung verlangter Fortschritt von Preis, Qualität oder Quantität des Verkehrsangebotes nicht erfüllt wird und die Vereinbarung als Sanktion eine Ausschreibung vorsieht (Artikel 32c Absatz 2 Buchstabe C PBG).

- die Besteller bei der **Konzessionserneuerung** das bestellte Verkehrsangebot ausschreiben wollen und ihre Ausschreibungsplanung dies vorsieht (Artikel 32c Absatz 3 PBG).

Die Besteller **schreiben das Angebot gemäss Artikel 32c Absatz 2 PBG nicht aus**, wenn:

- a) eine Zielvereinbarung mit einem Unternehmen besteht und dieses die Ziele erreicht;
- b) der Abgeltungsbetrag eine bestimmte Höhe nicht erreicht;
- c) keine Ausschreibungsplanung vorliegt;
- d) das neue Verkehrsangebot Bestandteil eines bestehenden regionalen Netzes wird;
- e) für ein Verkehrsangebot aus technischen, betrieblichen oder regionalen Gründen nicht mehr als eine Offerte zu erwarten ist;
- f) es sich um eine Änderung einer bestehenden Konzession handelt; oder
- g) eine Konzession unverändert auf ein neues Unternehmen übertragen wird.

#### Schwellenwerte

Der Schwellenwert des Abgeltungsbetrages Artikel 27a Absatz 1 ARPV, ab welchem die Besteller Verkehrsangebote auf der Strasse nach Artikel 32 Absatz 2 Buchstabe b PBG ausschreiben, richtet sich bei Verkehrsangeboten, für die eine Konzession *neu* erteilt werden soll, nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b des Bundesgesetzes vom 16. Dezember 1994 über das öffentliche Beschaffungswesen.

Der Schwellenwert beträgt bei *bestehenden* Verkehrsangeboten ohne Mehrwertsteuer 500'000 Franken (Artikel 27a Absatz 2 ARPV).

Die Besteller können in Sonderfällen nach Artikel 32c Absatz 2 PBG das Verkehrsangebot auch bei einem Abgeltungsbetrag unterhalb des Schwellenwertes ausschreiben.

#### Neues Verkehrsangebot in einem bestehenden regionalen Netz

Ein neues Verkehrsangebot gilt dann als Bestandteil eines bestehenden regionalen Netzes nach Artikel 32 Absatz 2 Buchstabe d PBG, wenn in der Region nur ein Transportunternehmen mehrere miteinander verknüpfte Buslinien betreibt und sich das neue Verkehrsangebot so in das bestehende Netz einfügen lässt, dass sich betriebliche Synergien mit den bestehenden Linien ergeben.

### 2.1.3 Ausschreibung während der Konzessionsdauer - Auswirkungen auf die Konzession

Bevor die Transportleistung an ein anderes Transportunternehmen vergeben wird, muss die bestehende Konzession des aktuellen Unternehmens auf den gewählten Ausschreibungszeitpunkt (teilweise) aufgehoben oder entzogen werden.

Es gibt folgende Möglichkeiten dazu:

Das BAV kann die Konzession oder die Bewilligung nach Artikel 9 Absatz 3 PBG entziehen, wenn das Unternehmen die ihm verliehenen Rechte nicht oder nur teilweise ausübt oder die ihm nach Gesetz, Konzession oder Bewilligung auferlegten Pflichten wiederholt oder schwerwiegend verletzt. Es kann bei bestellten Verkehrsangeboten die Konzession zudem

entziehen, wenn das Unternehmen eine Zielvereinbarung (Art. 33 PBG) oder eine Vergabevereinbarung (Art. 32k PBG) in mehreren Punkten oder in einem wesentlichen Punkt nicht erfüllt.

Es widerruft die Konzession oder die Bewilligung, wenn wesentliche öffentliche Interessen dies rechtfertigen. Das Unternehmen wird angemessen entschädigt.

Der aktuelle Konzessionär kann auf die Konzession verzichten. Er hat dazu dem BAV ein Gesuch um Aufhebung der Konzession einzureichen (Artikel 21 VPB). Der Konzessionär darf vor Aufhebung der Konzession den Betrieb nicht einstellen.

**Als Übergangslösung:** In jedem Fall muss der Betrieb aufrechterhalten werden. Bei einer Übergangslösung treffen die Besteller eine gemeinsame Entscheidung. Ein rechtskonformer Zustand ist so schnell als möglich anzustreben.

## **2.1.4 Rolle der Gesamtarbeitsverträge (GAV) / BAV-Richtlinie Arbeitsbedingungen der Branche Bus / Übernahme von Personal und Betriebsmitteln**

### Gewährleistung der Arbeitsbedingungen der Branche

Wenn ein Transportunternehmen Personen befördern will, benötigt es eine Personenbeförderungskonzession oder eine Bewilligung. Um eine solche zu erhalten muss das Transportunternehmen nachweisen, dass es unter anderem die Arbeitsbedingungen der Branche gewährleistet (Art. 9 Abs. 2 Bst. c PBG). Gemäss Anhang zur VPB, Ziffer I Buchstabe n müssen Konzessionsgesuche „Angaben über die Arbeitsbedingungen und Gesamtarbeitsverträge“ enthalten. Die Richtlinie des BAV „Arbeitsbedingungen der Branche Bus des subventionierten Binnenpersonenverkehrs“ führt aus, was das BAV unter den Arbeitsbedingungen der Branche im abgeltungsberechtigten Busverkehr versteht. Insbesondere geht es dabei von einem festgelegten Mindestlohn für Buschauffeure aus.

Wenn ein Angebot ausgeschrieben wird, müssen sich die Besteller an die in Artikel 32d Absatz 1 PBG festgelegten Verfahrensgrundsätze halten. So können sie „ein Verkehrsangebot nur an ein Unternehmen vergeben, das die Einhaltung der Arbeitsschutzbestimmungen und der Arbeitsbedingungen für die Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen gewährleistet. Die Besteller legen dabei die massgebenden Bestimmungen in den Ausschreibungsunterlagen fest und berücksichtigen bestehende Vertragswerke.“ Gemäss der Botschaft zur Bahnreform 2.2 sind damit z.B. die bestehenden **Gesamtarbeitsverträge** gemeint.“ Das neu beauftragte Transportunternehmen muss zudem die für das betreffende Verkehrsangebot notwendigen zusätzlichen Arbeitsstellen den Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern des bisher beauftragten Unternehmens zu branchenüblichen Bedingungen anbieten (Artikel 32l Absatz 3 PBG).

In den drei Bestimmungen des PBG wurden nicht identische Begriffe bzw. Formulierungen gewählt. Die unterschiedliche Wortwahl ist darauf zurückzuführen, dass die Formulierung in Art. 9 PBG erst im Rahmen der Gesetzesberatung durch das Parlament eingefügt worden ist. Der Gesetzgeber hat jedoch in allen drei Fällen an das gleiche Ziel und somit auch an die GAV's gedacht, dies nur unterschiedlich formuliert. Aus diesem Grund kann davon ausgegangen werden, dass die Einhaltung eines GAV grundsätzlich auch als die Gewährleistung der Arbeitsbedingungen der Branche zu betrachten ist.

Bei den Ausschreibungen nach PBG hat sich das BAV bereits vor dem 1. Juli 2013 an den Regeln im öffentlichen Beschaffungswesen orientiert (BöB und VöB dienen dann auch als Orientierungshilfe bei der Erarbeitung der Gesetzesgrundlage für die Ausschreibungen im Rahmen der Bahnreform 2.2). Für die vorliegende Thematik kann Artikel 7 Absatz 1 VöB beigezogen werden. Dieser Artikel besagt, dass als Arbeitsbedingungen die GAV und die Normalarbeitsverträge gelten, wo diese fehlen, die tatsächlichen orts- und berufsüblichen Arbeitsbedingungen.

In Anlehnung an Artikel 7 Absatz 1 VöB und gestützt auf die obigen Ausführungen wird für die Ausschreibungen und die Beurteilung von Konzessionsgesuchen Folgendes festgehalten: Sind GAV vorhanden, so darf vermutet werden, dass mit deren Einhaltung auch die branchenüblichen Arbeitsbedingungen eingehalten und damit auch die Anforderung nach Artikel 9 PBG und 32d PBG erfüllt sind. Sind keine GAV oder andere Verträge vorhanden, so muss das BAV die tatsächlichen orts- und berufsüblichen Arbeitsbedingungen eruieren. Hierfür ist der in der Richtlinie festgelegte Mindestlohn beizuziehen. Im Einzelfall ist im Rahmen des Ausschreibungsverfahrens zu prüfen, ob trotz Vorliegens eines GAV die Einhaltung der BAV-Richtlinie für die Arbeitsbedingungen Branche Bus vorgegeben werden sollte. Sinnvoll wäre dies insbesondere dann, wenn der GAV die Frage des Mindestlohnes nur sehr rudimentär regelt.

### Personal

Das neu beauftragte Transportunternehmen muss die für das betreffende Verkehrsangebot notwendigen zusätzlichen Arbeitsstellen den Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern des bisher beauftragten Unternehmens zu branchenüblichen Bedingungen anbieten (Artikel 32l Absatz 3 PBG).

Die Rekrutierung von zusätzlichem Personal hat demzufolge primär beim bisherigen Transportunternehmen zu erfolgen. Das Personal kann sich dann frei entscheiden, ob es das Angebot des neu beauftragten Transportunternehmens zu den branchenüblichen Bedingungen annehmen will.

Vor Beginn des Ausschreibungsverfahrens empfiehlt es sich abzuklären, ob es politisch vertretbar ist, dass eventuell nicht das ganze Personal beim Transportunternehmen angestellt wird (Arbeitslose) vgl. Artikel 31c Absatz 1 PBG.

Artikel 32l Absatz 2 PBG sieht eine rechtliche Verpflichtung 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 32l Absatz 3 PBG im Verhältnis zum Artikel 333 Absatz 1 Obligationenrecht (OR) eine Spezialbestimmung dar. Wenn das zuständige Unternehmen im öV aufgrund einer Ausschreibung wechselt (mit der Verpflichtung verbunden, den Arbeitnehmern des „alten“ eine valable Stelle im „neuen“ Unternehmen anzubieten), ist das eben kein Übergang des Arbeitsverhältnisses im Sinne von Artikel 333 OR (der nach dem Wortlaut die Übergabe „des Betriebs oder eines Betriebsteils auf einen Dritten“ voraussetzt). Es handelt sich gewissermaßen um die Übergabe „eine Stufe weiter oben“; das alte Unternehmen bleibt als Unternehmen bestehen, verliert aber den Auftrag der Besteller. Beispiel (Ausschreibung mit Busbetrieb AB und dem Busbetrieb CD): Geht der Auftrag für die öV-Leistungen vom einem auf das andere Unternehmen über, so bleiben sowohl Busbetrieb AB als auch Busbetrieb CD als Unternehmen bestehen. Anders als in der „normalen“ Wirtschaft muss hier das Personal mit übernommen werden. Es ist also keine „Ausnahme“ von OR 333, sondern eher eine Verbesserung des Rechtsschutzes für die Arbeitnehmenden.

Der Anwendungsspielraum von Artikel 333 OR ist so gesehen enger und würde den Betreiberwechsel im öV eben gerade nicht abdecken. Sollte dieses Transportunternehmen jedoch ein anderes übernehmen (z.B. durch Fusion, Teilübernahme), so greift Artikel 333 OR auch im öV-Bereich.

Zu beachten ist, dass der bisherige Arbeitgeber seine Arbeitnehmenden, welche nicht von der obsiegenden Firma übernommen werden, nur dann behalten wird, wenn er sie noch ausreichend beschäftigen kann. Andernfalls gelten die allgemeinen Regeln des Kündigungsrechts. Eine Garantie auf Weiterbeschäftigung haben die Mitarbeitenden somit nicht.

### Betriebsmittel

Bei der Beschaffung von neuen Betriebsmitteln (z.B. Fahrzeugen, Depots, Werkstätten, Billetautomaten usw.) fallen Folgekosten an, die vorwiegend aus Zinsen und Abschreibungen bestehen. Damit Transportunternehmen diese als abgeltungsberechtigte Kosten in die zu-

künftigen Offerten aufnehmen können, müssen die Besteller (Bund und alle beteiligten Kantone) der Investition gemäss Artikel 19 ARPV vorgängig zustimmen. Investitionen, die bezogen auf ihren RPV-Anteil pro Fahrzeug- bzw. sonstiger Betriebsmittelbeschaffung über 3 Mio. Franken liegen bedürfen einer expliziten Genehmigung nach Artikel 19 ARPV. Investitionen, die bezogen auf ihren RPV-Anteil unter dem Mindestauftragswert von 3 Mio. Franken pro Beschaffung liegen, gelten auch ohne explizite Genehmigung als vom BAV genehmigt. In diesem Fall ist in der ersten Offerte, in der die Investitionsfolgekosten geltend gemacht werden, ein entsprechender Hinweis anzubringen. In beiden Fällen erhalten Transportunternehmen automatisch das Recht zur Betriebsmittelübertragung nach Artikel 28 ARPV, es sei denn die Besteller schliessen dieses Recht explizit aus.

#### Übertragung von Betriebsmitteln

Wird ein Angebot des RPV bei einem neuen Unternehmen bestellt, so kann das bisher beauftragte Transportunternehmen gemäss Artikel 28 ARPV verlangen, dass nach Artikel 19 ARPV genehmigte Betriebsmittel auf das neu beauftragte Transportunternehmen zum Restbuchwert übertragen werden. Die Besteller können ebenfalls eine Übertragung der Betriebsmittel verlangen, wenn diese für die ausgeschriebenen Linien des regionalen Personenverkehrs von zentraler Bedeutung sind (vgl. Artikel 32I Absatz 1 PBG). Grundsätzlich muss das bisherige Transportunternehmen dafür besorgt sein, dass die Betriebsmittel, welche es nach Artikel 28 ARPV vom neuen Transportunternehmen übernehmen lassen will, auch übernommen werden. Können sich bisheriges und neues Transportunternehmen nicht einigen, so kann das bisherige Transportunternehmen beim BAV als Aufsichtsbehörde eine Verfügung erwirken. Eine allfällige Übertragung der Betriebsmittel muss in den Ausschreibungsunterlagen geregelt werden.

#### Bundesgarantie

Gestützt auf Artikel 34 – 36 ARPV kann den Transportunternehmen für die Finanzierung von neuen Betriebsmitteln im abgeltungsberechtigten RPV eine Bundesgarantie gewährt werden. Mit dem Bundesbeschluss vom 15. Dezember 2010 hat das Parlament dazu einen Bürgschaftsrahmenkredit in der Höhe von 11 Mia. Franken bewilligt. Die Bundesgarantie kann den interessierten Transportunternehmen auf deren Gesuch hin gewährt werden, sofern die Beschaffung der entsprechenden Betriebsmittel vom Bund und sämtlichen beteiligten Kantonen genehmigt wurden. Der Bund akzeptiert Zinskosten nur in dem Umfang, wie sie bei einer Finanzierung mittels Bundesgarantie anfallen würden.

Für Betriebsmittel, die sowohl im RPV als auch in anderen Sparten (Fernverkehr, Ortsverkehr, Angebote ohne Erschliessungsfunktion) eingesetzt werden, kann die Bundesgarantie nur im Umfang des für den RPV verwendeten Anteils gewährt werden. Der durch die Bundesgarantie bewirkte Zinsvorteil ist ausschliesslich den vom Bund mitbestellten RPV-Linien anzurechnen.

#### Regelung der Übertragung in den Ausschreibungsunterlagen

In Ergänzung zu den Bestimmungen von Artikel 32I PBG und Artikel 28 ARPV wird dringend empfohlen, die Übernahme von Personal und Betriebsmitteln in den Ausschreibungsunterlagen zu regeln. Die ausschreibenden Behörden sollen sich bereits vor Beginn des Ausschreibungsverfahrens rechtzeitig mit dem bisherigen Transportunternehmen in Verbindung setzen, um abzuklären, welche Betriebsmittel an den neuen Betreiber übergeben werden sollen und zu welchen Bedingungen. So müssen zum Beispiel die von den bisherigen Betreibern zu übernehmenden Fahrzeuge als Beilage in den Ausschreibungsunterlagen ersichtlich sein (Angaben: Fahrzeugtyp, Beschaffungswert, Beschaffungsjahr, Abschreibungssatz usw.). Die Strassenfahrzeuge sind in einem betriebssicheren Zustand zu übergeben. 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)].

Des Weiteren sollte geregelt werden, was mit den Betriebsmitteln von Transportbeauftragten passiert (vgl. oben) und in welcher Form die bisherige Betreiberin entschädigt werden soll, falls eine Übertragung der Betriebsmittel entgegen ihrem Wunsch nicht möglich ist. Die in diesem Zusammenhang gestellten Forderungen sollen auf ihre Gesetzmässigkeit hin geprüft und eine angemessene Lösung gesucht werden.

Es ist auch zu klären, was mit den zwecks Finanzierung der zu übertragenden Betriebsmittel gewährten Darlehen nach Artikel 56 EBG oder mit vom Bund verbürgtem Fremdkapital geschieht. Im Idealfall kann das neu beauftragte Transportunternehmen diese übernehmen.

#### Beispiel Betriebsgebäude / Einstellhalle:

Das bestehende Transportunternehmen besitzt ein Betriebsgebäude mit einer Einstellhalle. Bund und Kanton haben diese Immobilie mit einem bedingt rückzahlbaren Darlehen finanziert. Es bestehen nun folgende Optionen:

- a) Ein Unternehmen, das den Vergabebeschlag erhält und vorgängig in seiner Ausschreibungsofferte erklärt hat, dass es das Betriebsgebäude für den Betrieb benötigt, müsste das Betriebsgebäude zum Buchwert übernehmen. Das dem „alten“ Transportunternehmen gewährte Artikel 56 EBG-Darlehen würde auf das „neue“ Unternehmen übertragen.
- b) (Ausgangslage: Bestehendes Transportunternehmen verlangt Übertragung nicht). Falls via Vergabeentscheid ein Anbieter mit dem Betrieb des Regionalverkehrsangebotes beauftragt würde, der vorgängig in der Ausschreibungsofferte erklärt hat, dass er das Gebäude für den Betrieb der Linien nicht benötigt, würde keine Übertragung des Betriebsgebäudes erfolgen. Dieses Unternehmen müsste folglich auch das nach Artikel 56 EBG gewährte Darlehen nicht übernehmen. Hingegen hätte das „alte“ Unternehmen Bund und Kanton das bedingt rückzahlbare Darlehen nach Artikel 56 EBG zurückzuerstatten.

#### Zugang zu den Betriebsmitteln

*Muss die bisherige Betreiberin anderen Offerenten im Rahmen einer öffentlichen Ausschreibung Zugang zu seinen Betriebsmitteln (die er übergeben würde) gewähren, damit sich diese vor der Erstellung der Offerte ein Bild machen können?*

Grundsätzlich sollte den Teilnehmern einer öffentlichen Ausschreibung (Offerenten) die Besichtigung von Betriebsmitteln (z.B. Busse, Betriebsleitzentrale, Depots) des bisher beauftragten Unternehmens (Konzessionärin und Transportbeauftragte) ermöglicht werden. Dies ermöglicht es den Offerenten, ein klares Bild über die Betriebsmittel und eventuell mögliche Synergiegewinne zu erlangen. Den Offerenten kann der Zugang zu den Betriebsmitteln nur mit Zustimmung des bisher beauftragten Unternehmens gewährt werden. Diese Zustimmung müsste von den Bestellern vor der Ausschreibung eingeholt werden. In einer schriftlichen Erklärung hat das bisher betraute Transportunternehmen dabei zu erklären, dass es allen Offerenten die Besichtigungsmöglichkeit einräumt. Der Zugang könnte dabei allenfalls auf bestimmte Objekte begrenzt werden. Der Zugang dürfte das bisher betraute Transportunternehmen nicht benachteiligen und nicht diskriminieren.

## 2.2 Vorbereitung der Ausschreibung

### 2.2.1 Federführung

Gemäss Artikel 28 PBG gelten Bund und Kantone den Transportunternehmen 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 vom Anfang bis zum Ende. Bei einer interkantonalen Ausschreibung muss ein Kanton für die Ausschreibung verantwortlich sein (Artikel 27d ARPV).

### 2.2.2 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, in der Ausschreibungsplanung nach Artikel 31c PBG Ausschreibungslose zu bilden, die marktmässig und betriebswirtschaftlich sinnvoll abgegrenzt werden können. Es können auch Los-Kombinationen ausgeschrieben werden (vgl. Artikel 27g ARPV). Bei Los-Kombinationen müssen jedoch die Beurteilungsgrundlagen berücksichtigt werden, da es Offerenten geben kann, die sich nur für ein Los interessieren und solche die ein Angebot für alle Lose eingeben. Die Los-Kombinationen erhöhen den Beurteilungsaufwand und erschweren die Transparenz in der Beurteilung. Es ist wichtig, dass die Richtigkeit der Auswertung gegenüber den Offerenten plausibel begründet werden kann (ansonsten besteht die Gefahr einer Beschwerde). Los-Kombinationen sollten deshalb nur in begründeten Ausnahmefällen vorgenommen werden.

### 2.2.3 Zu erwartende Arbeiten für den federführenden Kanton

Der federführende Kanton übernimmt die Aufgaben und erstellt die Ausschreibungsunterlagen. Diese müssen folgende Elemente enthalten: Die für die Einreichung der Ausschreibungsofferten massgebenden Angaben, die Anforderungen an die einzureichenden Ausschreibungsofferten, die Kriterien zur Bewertung der Eignung des offerierenden Unternehmens, die Kriterien zur Bewertung der Ausschreibungsofferten, die Fristen der Einreichung und des Konzessionsgesuchs und die Dauer welche die Unternehmen an ihre Offerten gebunden sind (Artikel 27e Absatz 1 ARPV).

Die Ausschreibungsofferten öffnen gemeinsam je ein Vertreter des Kantons und des BAV. Über die Öffnung der Offerten erstellen sie ein Protokoll in welchem die Angaben der Namen von der anwesenden Person und der offerierenden Unternehmen, das Einreichungsdatum, sowie die ungedeckten Kosten des Verkehrsangebotes enthalten sein müssen. Der federführende Kanton stellt das Protokoll den offerierenden Unternehmen und den beteiligten Kantonen zu (Artikel 27h ARPV).

Der Kanton wertet die Angaben der Ausschreibungsofferten aus. Bei einer Kontaktaufnahme mit einem offerierenden Unternehmen hält er den Ablauf und das Ergebnis fest. Das BAV und der Kanton bewerten die Offerten mittels einer Nutzwertanalyse und suchen gemeinsam das wirtschaftlichste Angebot. Das BAV gibt die Vergabeabsicht den beteiligten Kantonen und den offerierenden Unternehmen bekannt (Artikel 27i Absatz 4 ARPV).

Die Vergabevereinbarung wird durch den Kanton und das BAV erstellt. Das BAV, die beteiligten Kantone und das Unternehmen schliessen die Vereinbarung für die festgelegte Dauer ab. Die Abgeltungsbeträge für die ersten zwei Fahrplanperioden sowie die Anpassung der Folgejahre werden in der Vereinbarung geregelt (vgl. Kapitel Vergabevereinbarung). Alle Beteiligten können bei wesentlichen Änderungen im gegenseitigen Einverständnis die Vereinbarung anpassen (Artikel 27m ARPV).

## 2.2.4 Arbeitsschritte im Detail

### Erstellen der Ausschreibungs- und Bewertungsunterlagen

Generelle Bemerkung: Standardisierte Formulare und Linienportraits haben sich als sehr nützlich erwiesen.

Fragen von den Ausschreibungsteilnehmenden zu den Ausschreibungsunterlagen werden von den Bestellern beantwortet und gelten dann als integrierender Bestandteil der Ausschreibungsunterlagen. Gemäss Art. 27e Abs. 4 bst. b ARPV werden die Fragen der interessierten Unternehmen und die Antworten der Besteller in anonymisierter Form durch die Kantone veröffentlicht.

Grundsätzlich werden zwei Dokumente verfasst:

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

Die Ausschreibungsofferten können entweder in elektronischer oder auch in Papierform eingereicht werden.

Zu beachten ist, dass die Unternehmen das Konzessionsgesuch zusammen mit der Ausschreibungsofferte einreichen müssen (Artikel 27c Absatz 1 ARPV). Somit beinhalten die Ausschreibungsunterlagen auch ein Kapitel zu den benötigten Konzessionsunterlagen.

### Publikation

Die ausschreibende Behörde (in der Regel das BAV) publiziert verschiedene Angaben zum Ausschreibeverfahren. Die Publikation erfolgt auf der Internetplattform für öffentliche Beschaffungen ([www.simap.ch](http://www.simap.ch); Artikel 27I ARPV).

Bezüglich der Bewertungsunterlagen sollte darauf hingewiesen werden, dass die Bewertungsunterlagen die einzelnen Kriterien der Nutzwertanalyse detailliert beschreiben. Wann gibt es eine gute Bewertung, wann gibt es Zusatzpunkte, welche fehlenden Elemente geben einen Abzug?

#### **Grundsatz:**

Eine gute Leistungsbeschreibung in den Ausschreibungsunterlagen ist eine gute Informationsbasis für interessierte Unternehmen.

### Linienportrait

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

- Bestehender Konzessionär
- Konzessionsdauer
- Liniennetz und Fahrplanangebot für die ausgeschriebene Leistung.
- Informationen zu den Rahmenbedingungen wie bspw. Zuständigkeiten bei der Angebotsplanung oder Haltestellenfinanzierung, Eigenheiten eines Tarifverbundes etc.
- In der Sparte RPV sind die Markterlöse pro Linie mindestens nach Verkehrserlöse und Nebenerlöse separat auszuweisen (Artikel 16 Absatz 1 Buchstabe a und b RKV).
- Die Verkehrserlöse sind pro Linie nach den folgenden Fahrausweisarten zu gliedern (Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe a - d RKV):

- a. Pauschalfahrausweise ohne Verbundfahrausweise;
- b. Einzelfahrausweise und Streckenabonnemente ohne Verbundfahrausweise;
- c. Verbundfahrausweise je Tarifverbund;
- d. Übrige Verkehrserlöse.

In den Ausschreibungsunterlagen ist zu erwähnen, dass die abgegrenzten Verkehrserlöse für das neue Jahr der neuen Transportunternehmung übertragen werden.

Die Mindestgliederung der Kosten richtet sich nach Artikel 17 RKV.

- Allgemeine Informationen zum heutigen Angebot (Streckenlänge, Abstände zwischen den Haltestellen, Beförderte Personen, Kilometerleistung, Beiwagenkilometer pro Jahr, Kurse mit Beiwagen, Tarifniveau, Fahrzeit pro Kurs, meistbelastetes und schwächst belastetes Teilstück mit Frequenzen).
- Angaben über Besteller von Dienstleistungen ausserhalb der öffentlichen Hand (Schulen, Firmen). Sind diese bereit, mit einem anderen Transportunternehmen zusammenzuarbeiten?

#### Linieninfos

- Garagierungsstandorte / ev. Werkstatt
- Kundensegment (Einteilung der Kunden basierend auf ihrem Fahrverhalten oder der Ausweisstruktur in homogene Gruppen)
- Nachfragecharakteristik (Kundenziele)
- Bekannte Einschränkungen bei der Infrastruktur, bspw. Brücken (Gewicht), Tunnel (Höhe), Kurvenradien, Wendemöglichkeiten
- Geplante Änderungen, welche der aktuellen Konzessionärin bereits bekannt sind

#### 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 Konzessionsdauer entspricht der in den Ausschreibungsunterlagen für das Verkehrsangebot vorgesehenen Geltungsdauer (Artikel 32b Absatz 2 PBG). Bei abgeltungsberechtigten Linien des RPV kann hier der Vermerk angebracht werden, dass weiterhin das Bestellverfahren nach ARPV gilt.

#### Nebenerlöse

Aufgrund der Linienportraits ist ersichtlich, wie viele Stunden respektive Kilometer für die Nebenerlöse aus dem RPV erbracht werden.

## Vorgaben an die Transportunternehmen / Kriterien für Offertauswertung

### Übersicht über die Vorgaben

- a) Betriebsaufnahme
- b) Betriebs- und Planungserfahrung
- c) Betriebsführung /Kooperationen
- d) Extrafahrten
- e) Fahrzeuge
- f) Gesamteindruck der Offerte / Unternehmung
- g) Kreativität
- h) Marketing/ Auftritt
- i) Netzzugangsbewilligung
- j) Personal
- k) Preis der Offerte
- l) Tarife des schweizerischen Personenverkehrs
- m) Unternehmensvarianten
- n) Zulassung als Strassentransportunternehmer
- o) Zusammenarbeit mit Bestellern

Die Bestimmungen des Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen vom 13. Dezember 2002 (BehiG; SR 151.3) sind bei den Vorgaben zu berücksichtigen.

Falls das BAV sich an einer Ausschreibung beteiligt, sind in der Regel sämtliche Unterlagen die das BAV im ordentlichen Bestellverfahren vorgibt, einzureichen. Von den Formularen (z.B. RPV-Offertformulare) kann nur abgewichen werden, wenn die Daten in anderer Form vorliegen. In jedem Fall muss die Vergleichbarkeit der Planrechnung gegeben sein.

Die Aufzählung ist nicht abschliessend. Nachstehend wird auf einige Punkte hingewiesen:

#### a) Betriebsaufnahme

Es muss sichergestellt sein, dass der Betrieb auf den Fahrplanwechsel (Betriebsaufnahme) gemäss dem vereinbarten Leistungsumfang vollumfänglich aufgenommen werden kann. Gemäss Artikel 32d Absatz 2 Buchstabe b PBG verpflichtet sich das Unternehmen zu einer fristgerechten Betriebsaufnahme. Verzögert sich diese aufgrund einer Beschwerde, so ist es von dieser Verpflichtung befreit

Liegt neun Monate vor der Betriebsaufnahme eines Verkehrsangebotes kein rechtskräftiger Vergabeentscheid vor, so entscheidet das BAV über den Betrieb des Verkehrsangebotes (Artikel 27j ARPV).

#### b) Betriebs- und Planungserfahrung

Die Erfahrung und Referenzen im öffentlichen Verkehr sind auszuweisen, da diese in die Beurteilung einbezogen werden. (Bisheriger Betreiber der Linie XY, km-Leistung im öffentlichen abteilungsberechtigten Verkehr im Kanton/ in der Schweiz, führende Rolle in Tarifgremien, Planungsgruppen, usw).

#### c) Betriebsführung / Kooperationen

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 jedes Unternehmen eine eigene Leitstelle hat. Es besteht auch die Möglichkeit, dass sich Unternehmen 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 mit benachbarten Transportunternehmen zusammenzuarbeiten. Dadurch sollte eine höhere wirtschaftliche Effizienz erlangt und gleichzeitig den Kunden ein qualitativ besseres Angebot gemacht werden. Mögliche Punkte sind hier die gemeinsame Benutzung von Infrastrukturen (z.B. Waschanlagen, Einstellhallen, Betriebsleitsystem), gemeinsame Busbeschaffung, Reservefahrzeugpool, Austausch von Rollmaterial, Austausch von Werkstatteleistungen, gemeinsamer Internetauftritt, gemeinsame Aus- und Weiterbildung, Zusammenarbeit beim Kundenservice usw. Die Ausschreibungsbehörde kann Vorgaben bspw. über die Teilnahme an einer regionalen Datendrehscheibe machen. Damit die Unternehmen Klarheit über die einzureichende Offerte haben, sind die Leistungen der Datendrehscheibe sowie die Kosten anzugeben. Es ist zudem hilfreich, eine Kontaktperson für Fragen zu bestimmen. Die offerierende Unternehmung hat darzulegen, inwiefern Subunternehmer Leistungen erbringen. Die Subunternehmen haben die gleichen Vorgaben (z.B. bezüglich Personal) einzuhalten, wie die offerierende Unternehmung selbst.

#### d) Extrafahrten

Extrafahrten sind zulässig, soweit sie den fahrplanmässigen Betrieb nicht behindern. (Extrafahrten dürfen maximal 10 % der bestellten Leistung betragen. Die Erlöse sind als Nebenerlöse auszuweisen.)

#### e) Fahrzeuge

In erster Linie erwarten die Kunden vom öffentlichen Verkehr, dass er pünktlich, sicher und zuverlässig ist. Dazu trägt ein gut gewartetes und dadurch sicheres 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?). In den Ausschreibungsunterlagen muss definiert werden, welche Anforderungen an ein Reservefahrzeug gestellt werden und welche Rolle es einnimmt. In jedem Fall muss aus den Unterlagen ersichtlich sein, dass ein Transportunternehmen nicht die in den Ausschreibungsunterlagen aufgeführten Muss-Anforderungen (z.B. betreffend Alter, techn. Ausrüstung) umgehen kann, indem sie auf einer Linie Reservefahrzeuge einsetzt.

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

Die Fahrzeuge haben den Umweltaspekten Rechnung zu tragen (z.B. niedriger Treibstoffverbrauch, Partikelfilter, energiesparende Ausgestaltung). Ebenfalls sind die Transportmöglichkeiten von mobilitätsbehinderten Personen aufzuzeigen. Beim Ersatzfahrzeug ist auch wichtig, wo dieses stationiert ist und wie lange es dauert, bis das Fahrzeug am Einsatzort verfügbar ist.

#### Ersatzinvestitionen während Ausschreibung?

Wie soll vorgegangen werden, wenn ein unterlegenes Transportunternehmen während der Übergangsfrist neue Fahrzeuge beschaffen muss? Diese Frage stellt sich vor allem, wenn das Verfahren durch Beschwerden verzögert wird. In diesem Fall sollten primär Fahrzeuge gemietet oder ausgeliehen werden. Allenfalls können auch eigene Reservefahrzeuge eingesetzt werden. Von der Beschaffung eines neuen Fahrzeuges ist vor allem dann abzusehen, wenn dieses nicht mit dem Fahrzeugpark des neuen Betreibers kompatibel ist.

## Steht einer TU zur Beschaffung der Busse für den Linienverkehr anstatt eines Kaufes auch die Miet- oder Leasing-Variante offen?

Die schweizerische Spezialgesetzgebung für den öffentlichen Verkehr enthält explizit keine Vorgaben, wie die Finanzierung von Fahrzeuganschaffungen für den konzessionierten Linienverkehr erfolgen muss. Da der Bund auch in Zukunft keine Investitionshilfe nach Artikel 56 EBG für die Anschaffung von Fahrzeugen mehr gewähren wird, sind die mit dem Betrieb von abgeltungsberechtigten Linien des RPV betrauten Transportunternehmen grundsätzlich frei, die Form der Finanzierung von Fahrzeugbeschaffungen für den regionalen Linienverkehr zu bestimmen (Kauf mit Eigenmitteln, Kauf auf Kredit, Leasing, Miete, andere Form).

Der Kauf von Fahrzeugen mit Eigenmitteln ist die gängige und in der Regel die günstigste Form der Finanzierung. Bei Transportunternehmen, die abgeltungsberechtigte Linien des RPV betreiben, steht für das BAV die Fahrzeugfinanzierung über Abschreibungsmittel im Vordergrund. In diesem Fall werden die von den Bestellern während der Nutzungsdauer der Fahrzeuge über die Abgeltungszahlungen ausbezahlten Abschreibungsmittel vom Transportunternehmen als Eigenmittel für die Finanzierung neuer Busse herangezogen.

Die ausdrückliche Genehmigung einer Fahrzeug-Beschaffung / -Finanzierung für ein bestimmtes Verkehrsangebot durch die Besteller gestützt auf Artikel 19 ARPV schafft die Voraussetzungen, dass die Transportunternehmen die Investitionsfolgekosten (Abschreibungen und Zinsen) gemäss den Bestimmungen der RKV in der Planrechnung einer Offerte geltend machen können.

Sofern ein Transportunternehmen mit beschränkter Ausstattung an liquiden Mitteln beauftragt wird (beispielsweise aufgrund einer gewonnenen Ausschreibung), Linien des RPV zu betreiben, sollte das Unternehmen aufgrund der fehlenden Eigenmitteln für die zu beschaffenden Betriebsmittel zunächst die Lösung einer Kreditfinanzierung über eine Bank anstreben. In diesem Zusammenhang gilt es für den Kreditgeber zu beachten, dass die Personenbeförderungskonzession den Transportunternehmen eine angemessene Investitionssicherheit gibt (allenfalls kann auf die Solidarbürgschaft des Bundes verwiesen werden).

Die Variante (Finanzierungs-) Leasing kann unter bestimmten Voraussetzungen am ehesten eine Alternative zum Bankkredit sein. Leasingverträge gehen jedoch von einer relativ kurzen Nutzungsdauer aus, die Jahresraten und der zugrunde gelegte Zinssatz sind vergleichsweise hoch und die Bedingungen zum Erwerb des Fahrzeugs nach Ablauf des Leasingvertrags nicht immer attraktiv. Die Einrechnung von Kapitalkosten aus dem Leasingvertrag in die Planrechnung zur Offerte bedingt ebenfalls die Genehmigung der Fahrzeug-Beschaffung / -Finanzierung durch die Besteller nach Artikel 19 ARPV.

Die Miete ist als langfristiges Finanzierungsinstrument grundsätzlich nicht zweckmässig und zudem teuer. Der Einsatz des Instruments der Miete ist allenfalls in jenen Fällen vertretbar, bei denen ein Unternehmen einmalig oder jährlich wiederkehrend Fahrzeuge zu mietet, zur Abdeckung von kurzfristigen Engpässen (z.B. bei Totalschaden eines Fahrzeuges, Abdeckung von saisonalen Spitzennachfragen oder bei einem zusätzlichen Fahrzeugbedarf während des Ausschreibeverfahrens).

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

Fahrzeuge dürfen nur in Betrieb genommen werden, wenn das BAV sie kontrolliert und ihre Eignung schriftlich bestätigt hat (vgl. 3. Abschnitt der VPB - Zulassung von Fahrzeugen für konzessionierte Verkehrsangebote). Alle im konzessionierten Betrieb verwendeten Fahrzeuge sind ständig in betriebssicherem und vorschriftsmässigem Zustand zu halten. Sie unter-

liegen der periodischen Nachprüfung [(Artikel 33 der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge vom 19. Juni 1995 (VTS; SR 741.41)].

Das Unternehmen kann über die nötige Zahl von Ersatzfahrzeugen verfügen. Mehrere Unternehmen können Ersatzfahrzeuge gemeinsam benützen.

Bezüglich Übernahme der Fahrzeuge kommen die Übernahmebestimmungen nach Artikel 28 ARPV zur Anwendung. Dabei spielt es keine Rolle, ob die Konzession noch gültig oder schon abgelaufen ist. Artikel 28 ARPV 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. Partikelfilter, Euro Norm, Rampe für Mobilitätsbehinderte, Fahrgastinformationssystem).

#### f) Gesamteindruck der Offerte / des Unternehmens

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

Ist das Unternehmen in seiner Region bei der Bevölkerung verankert?

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

Wie sieht die wirtschaftliche und finanzielle Leistungsfähigkeit des Transportunternehmens aus (Bonität bei Markteintritt)?

#### g) Kreativität

Kreativität der TU fördern, indem bei der Ausschreibung nur die notwendigsten Angaben gemacht werden. (Achtung: Auswertungsproblem!)

#### h) Marketing/ Auftritt

Das Transportunternehmen sollte in der Lage sein, 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.

Das Transportunternehmen verfügt über zeitgemässe akustische und optische Kundeninformationssysteme.

Vorgaben im Bereich Marketing könnten beispielsweise sein:

- Erstellen eines Marketingkonzepts
- Einrichtung und Unterhalt der Haltestellen
- Publikation des Fahrplans
- Auftritt
- Das Transportunternehmen sollte die Marketingmassnahmen nicht nur beschreiben, sondern konkret mit Termin und Preisetikett versehen).

Grundsätzlich fällt die Regelung der Corporate Identity in den Zuständigkeitsbereich der bei der Ausschreibung federführenden Behörde. Im Normalfall ist dies ein Kanton. Es kann jedoch im Agglomerationsverkehr auch ein Verbund oder ein Zweckverband sein. Die Wahl der Corporate Identity unterliegt einem regionalpolitischen Entscheid, zu dem sich der Bund im Regelfall nicht äussert.

Grundsätzlich ist im Agglomerationsverkehr bzw. in den Verbänden eine einheitliche Corporate Identity sinnvoll. Für den Kunden sollte erkennbar sein, bei wem er sich beispielsweise beschweren kann oder wohin er sich wenden muss, wenn er etwas verloren hat. Wenn auf einem Platz etliche Transportunternehmen operieren, ohne dass sie eine verbindende Corporate Identity haben, ist der Kunde bei vorgenannten Beispielen schnell überfordert.

National oder regional verankerte Unternehmensauftritte dürfen jedoch nicht einfach verschwinden. In seinem Schreiben vom 7. September 2006 an die Kantone empfiehlt das BAV, dass die Corporate Identity des ausführenden Transportunternehmens mit der Corporate Identity eines Verbundes kombiniert werden soll.

Beispielsweise kann so eine Busunternehmen weiterhin in ihrem „eigenen Kleid“ fahren, bei den Türen ist jedoch das Logo des Verbundes angebracht. Die Beschriftungstafeln bei den Haltestellen können ebenfalls mit dem Logo eines Verkehrsverbundes ergänzt werden. Einrichtung und Unterhalt von Bushaltestellen ist in der Regel Sache des Kantons oder der Gemeinde. Die Transportunternehmung ist für die Haltestellentafeln, den Fahrplanaushang und allenfalls für die Billettautomaten zuständig.

#### i) Netzzugangsbewilligung

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

#### j) Personal

Artikel 9 PBG regelt die Voraussetzungen für die Erteilung, den Entzug und den Widerruf von Konzessionen. In diesem Zusammenhang muss das Unternehmen nachweisen, dass es die arbeitsrechtlichen Vorschriften einhält und die Arbeitsbedingungen der Branche gewährleistet.

Das Personal ist täglich in direktem Kundenkontakt. Es beeinflusst das Erscheinungsbild eines Transportunternehmens 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 bewertet.

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), sowie der Verordnung 3 zum Arbeitsgesetz bezüglich Gesundheitsvorsorge (ArGV3; SR 822.113). Die Transportunternehmen 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.

Sobald ein Gesamtarbeitsvertrag öffentlicher Verkehr (GAV) in Kraft ist oder während der Ausschreibung in Kraft gesetzt wird, muss unbedingt auf diesen verwiesen werden. Die Ausschreibung nach ADFV orientiert sich bei der Vorgabe betreffend Einhaltung der Arbeitsschutzbestimmungen und der Arbeitsbedingungen am BoeB. Artikel 8 BoeB sieht vor, dass die Auftraggeberin den Auftrag für Leistungen in der Schweiz nur an einen Anbieter vergibt, welcher die Einhaltung der Arbeitsschutzbestimmungen und der Arbeitsbedingungen für die Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen gewährleistet. Massgebend sind die Bestimmungen am Ort der Leistung. Gemäss Artikel 7 VoeB gelten als Arbeitsbedingungen die Gesamtar-

beitsverträge und die Normalarbeitsverträge und, wo diese fehlen, die tatsächlichen Orts- und berufsüblichen Arbeitsbedingungen.

Der Mindesteinstiegslohn bezieht sich auf den minimalen Lohn, welcher das Busfahrpersonal mit Fahrausweis D ohne Berufserfahrung bei einer jährlichen Sollarbeitszeit von 2100 Stunden, somit bei einer 100% Anstellung, erhält. Der jährliche Mindesteinstiegslohn wird auf den Betrag von CHF 58'300.- festgelegt. 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. Beispiel:

- Sprachkenntnisse
- Tarifkenntnisse
- Kenntnisse des Fahrplans; Auskunft über Anschlüsse
- Lokalkenntnisse / Beratung von ortsunkundigen Fahrgästen
- Ausbildung (z.B. Fahrtraining).

#### k) Preis der Offerte

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

Der Preis wiedergibt die jährlich wiederkehrenden ungedeckten Kosten, die ein Transportunternehmen im Bestellverfahren ausweist.

Die mittelfristige Planrechnung zeigt, ob das Unternehmen auf einem definierten Zeithorizont zum offerierten Preis die Leistung erbringen kann. Für die Anbieter sind die Angaben der ersten zwei Fahrplanperioden verbindlich (Artikel 27 m Absatz 3 ARPV). Diese Tatsache birgt im Bestellverfahren noch ein gewisses Optimierungspotential. Von den Unternehmen können die Besteller erwarten, dass sie eine systematisch erarbeitete, umfassende, zielbezogene und zukunftsorientierte Finanzpolitik verfolgen. Das heisst, die Unternehmen müssen in der Lage sein, einen für die Besteller für die ganze Geltungsdauer verbindlichen Mittelfristplan erstellen zu können.

Mit dieser Massnahme wird es nicht mehr möglich sein, dass ein Transportunternehmen mit einer „bewusst“ zu tiefen Offerte den Zuschlag erhält und schon im zweiten Jahr den Mittelfristplan nicht mehr einhalten kann. Auch wenn die Kostenseite für vier Jahre im Voraus bekannt ist, muss das Bestellverfahren gemäss Artikel 11 ff ARPV durchgeführt werden.

Die Erlöse haben ebenfalls einen wesentlichen Einfluss auf die ungedeckten Kosten. Auf keinen Fall sollte ein Transportunternehmen den Zuschlag erhalten, nur weil es offensichtlich mit zu hohen Erlösen offeriert. Wenn jedoch beispielsweise aufgrund eines überzeugenden Marketingkonzepts mit höheren Erlösen 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.

#### Ist-Betriebskosten- und Leistungsrechnung: Abgrenzung Fahrplan- / Kalenderjahr

Es stellt sich die Frage, wie die Linien in der Ist-Betriebskosten- und Leistungsrechnung bezüglich der Abgrenzung zwischen Fahrplan- und Geschäftsjahr (Kalenderjahr) zu behandeln sind.

Gegenüber der Finanzbuchhaltung sind die Abgrenzungen zu den Kosten- und Erlösarten auszuweisen und zu begründen.

Die Planrechnung wird in den Artikeln 14 – 19 RKV geregelt. Für das Erstellen der Planrechnung muss nicht zwingend eine Betriebskosten- und Leistungsrechnung verwendet werden. Wie die Kostenrechnung muss die Planrechnung das Leistungs- und Verursa-

cherprinzip sowie das Prinzip der Vollkostenrechnung einhalten. Es gilt das Bruttoprinzip. Danach dürfen in der Planrechnung Kosten und Erlöse nicht saldiert werden. Bei der Planrechnung sind die ungedeckten Kosten des Fahrplanjahres immer auf 365 Tage hoch- bzw. zurückzurechnen (Ungedeckte Kosten Fahrplanjahr / Anzahl Tage Fahrplanjahr \* 365 Tage).

Übernimmt ein Unternehmen eine neue Linie, fallen bereits in den letzten rund 15 bis 20 Tagen des Geschäftsjahres Kosten und Erlöse an. Das gleiche gilt für die Abgeltung. Der Linie wird aber erst im folgenden vollen Geschäftsjahr die ganze Abgeltung für das Fahrplanjahr gutgeschrieben. Dadurch verschlechtert sich das Ergebnis der ersten 15 bis 20 Tage einer Linie um die Abgeltung und die Linie wird höchstwahrscheinlich einen Verlust zu Lasten der Rücklage für künftige Fehlbeträge erwirtschaften. Dieser Verlust wird sich für die Betreiberin erst wieder ausgleichen, wenn die Linie eingestellt wird, nicht mehr abgeltungsberechtigt ist oder an ein anderes Unternehmen übergeht. Das heisst aber auch, dass die Praxis nicht abzugrenzen nur bei grösseren Unternehmen angewendet werden kann, wo das Volumen bereits existierender abgeltungsberechtigter Linien einen Ausgleich erlaubt oder wenn ein Unternehmen bereit ist, diesen mutmasslichen Verlust für die ersten Tage des Betriebes vorzuschüssen. In den übrigen Fällen muss ein Unternehmen die Möglichkeit haben, die Abgeltungsbeträge auf das Geschäftsjahr abzugrenzen. Dies bedingt dann jedoch auch, dass das Unternehmen solange abgrenzt, wie es abgeltungsberechtigte Linien betreibt. Ebenso muss für alle Linien eines Unternehmens die gleiche Praxis angewendet werden und in den Vorlagen zur Rechnungsprüfung nach Artikel 37 PBG ist darauf hinzuweisen, dass die Abgeltungen auf das Geschäftsjahr abgegrenzt wurden.

Wird eine abgeltungsberechtigte Linie abgetreten oder eingestellt, ist ihr, sofern die Abgeltung nicht abgegrenzt wurde, im entsprechenden Geschäftsjahr die gesamte Abgeltung des Fahrplanjahres gutzuschreiben. Dadurch gleicht sich die seit Aufnahme der Linie geringe Abgeltungsverschiebung wieder aus (Ausnahme: Wenn Unternehmen den Betrieb mitten im Jahr einstellt).

#### 1) Tarife des schweizerischen Personenverkehrs

Gemäss Artikel 10 ARPV sorgen Bund und Kantone dafür, dass die Tarife für gleichwertige, bestellte Verkehrsangebote im ganzen Land ungefähr gleich sind. Höhere Produktionskosten in geographische oder aus anderen Gründen benachteiligte Landesgegenden dürfen nicht zu wesentlich höheren Tarifen führen.

Die Beteiligung am Direkten Verkehr (DV) und die Anwendung der entsprechenden Tarife sind bei einer Ausschreibung im nachfolgenden Umfang obligatorisch.

Die Tarifverbünde, bei denen das Transportunternehmen teilnehmen muss, sind aufzuführen.

Im Fern-, Regional- und Ortsverkehr bieten die Unternehmen in der Regel der Kundschaft für Verbindungen, die über das Netz verschiedener Unternehmen führen, einen einzigen Transportvertrag an. Soweit das Bedürfnis besteht, ist im Fern- und Regionalverkehr zwingend ein direkter Verkehr anzubieten (Artikel 16 Absatz 1 PBG).

Der ab 01. Juli 2013 gültige Artikel 56 der VPB "Direkter Verkehr im konzessionierten Verkehr" sieht folgendes vor:

1. Ein direkter Verkehr kann sich auch nur über Teile der Schweiz oder über einzelne Agglomerationen und Regionen inner- und ausserhalb von Organisationen nach Artikel 17 PBG erstrecken.
2. Im gestützt auf Artikel 28 Absatz 1 PBG bestellten regionalen Personenverkehr sowie im Fernverkehr müssen die Unternehmen direkten Verkehr anbieten.

3. Im Übrigen konzessionierten Verkehr müssen die Unternehmen direkten Verkehr anbieten, wenn:
  - a) die technischen Bedingungen es erlauben;
  - b) der Nutzen für die Reisenden gegenüber dem wirtschaftlichen Aufwand der Unternehmen überwiegt.
4. In der Konzession wird festgelegt, für welche Linien des Fernverkehrs, des Regionalverkehrs und des Ortsverkehrs kein direkter Verkehr angeboten werden muss.

Bei Transportunternehmen, die für ihr Netz oder Teile davon eine Abgeltung gemäss ARPV erhalten, wird vorgegeben, dass sie sich mit den entsprechenden Linien in folgendem Umfang am DV beteiligen.

## BAV-Praxis zur minimalen DV-Anerkennung bei konzessionierten Transportunternehmen (Übersicht)

	<b>T 600 DV allgemein</b>	<b>T 654 GA/ HTA</b>	<b>T650 Streckenabo</b>	<b>T651 Tarifverbünde</b>
<b>RPV mit Erschliessung</b>	<b>Ja</b>	<b>Ja</b>	<b>Ja</b>	<b>Ja</b>
<b>Ausnahmen:</b>				
Linie vollständig in einem oder mehreren Tarifverbänden	Ja	Ja	Ja	Ja
Linie vollständig im City-Ticket (T600.7)	Nein	Ja	Nein	Ja
Kein direkter Anschluss an RPV oder FV	Nein	Ja	Nein	Ja
Vom Bund nicht mitbestellt und nicht mehr als 10 Kurspaare oder Angebot nicht ganzjährig erbracht	Einzelfallentscheid durch BAV	Einzelfallentscheid durch BAV	Einzelfallentscheid durch BAV	Einzelfallentscheid durch BAV
Nachtangebote nach Mitternacht ohne Beteiligung des Bundes (z.B. Moonliner, Nachtstern)	Einzelfallentscheid durch BAV	Einzelfallentscheid durch BAV	Einzelfallentscheid durch BAV	Einzelfallentscheid durch BAV
<b>Ortsverkehr</b>	<b>Ja bzw. T600.7</b>	<b>Ja</b>	<b>Nein</b>	<b>Ja</b>
<b>Ausnahmen:</b>				
Nachtangebote nach Mitternacht	<b>Nein</b>	<b>Nein</b>	<b>Nein</b>	<b>Nein</b>
Nicht mehr als 10 Kurspaare oder Angebot nicht ganzjährig erbracht	<b>Nein</b>	<b>Nein</b>	<b>Nein</b>	<b>Nein</b>

**Ja = Wird von BAV verlangt**

**Nein = Wird von BAV nicht verlangt**

#### m) 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.

Unternehmervarianten beim Angebotskonzept erschweren und erhöhen den Aufwand für den Offertvergleich stark und bieten dadurch Angriffsfläche für Beschwerden. Aus zeitlichen Gründen sollte von Unternehmervarianten verzichtet werden, wenn zum Ausschreibungszeitpunkt die in Zusammenarbeit mit den beauftragten Stellen erarbeiteten Planungsgrundlagen für neue oder optimierte Angebote vorliegen.

#### n) 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 Strassentransportunternehmen im Personen- und Güterverkehr vom 1. November 2000 (STUV; SR 744.103) geregelt.

#### o) Zusammenarbeit mit Bestellern

Das Transportunternehmen (Konzessionär) ist bereit, eng mit den Bestellern zusammenzuarbeiten. Der Ansprechpartner des Transportunternehmens ist entsprechend fachkundig.

## **2.3 Auswahl und Vergabekriterien**

### **Nutzwertanalyse**

Es wird das Angebot desjenigen Transportunternehmens 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 Kriterien und deren Gewichtung werden bereits in den Ausschreibungsunterlagen bekannt gegeben.

Die eingereichten Offertunterlagen ermöglichen pro Transportunternehmen eine Bewertung der einzelnen Kriterien, wobei der Bewertung eine bestimmte Punkteskala zugrunde liegt (z.B. 1 – 10). Die Multiplikation der Gewichtung mit der Bewertung ergibt den Wert des betreffenden Faktors für ein Transportunternehmen. Die Summe aller Werte eines Transportunternehmens ergibt schlussendlich den Gesamtwert. Für die ausschreibende Behörde ist natürlich dasjenige Unternehmen am interessantesten, das den höchsten Gesamtwert erreicht. Ein Beispiel zur Nutzwertanalyse finden Sie im Kapitel 3.3.

### **Auswahl und Gewichtung der Kriterien**

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

Bund und Kantone stellen unterschiedliche formale und inhaltliche Anforderungen an eine Offerte; entsprechend sind die Eignungskriterien, Mindestanforderungen und Ausschlussgründe zwischen den Bestellern zu koordinieren und einheitlich festzulegen. Auf jeden Fall muss sichergestellt werden, dass sich die an der Ausschreibung beteiligten Stellen (z.B. politische Vertreter von Regionen) den möglichen Auswirkungen bewusst sind.

Die Kriterien sind in den Ausschreibungsunterlagen abschliessend aufzuführen.

Die Besteller achten in allen Phasen des Ausschreibungsverfahrens auf die Gleichbehandlung aller Unternehmen (Artikel 32d Absatz 1 Buchstabe a PBG). Das Verkehrsangebot wird nur an ein Unternehmen vergeben, welches die Einhaltung der Arbeitsschutzbestimmungen und der Arbeitsbedingungen gewährleistet (Artikel 32d Absatz 1 Buchstabe b PBG). Das Verkehrsangebot wird nur an ein Unternehmen vergeben, welches die Lohngleichheit für Mann und Frau gewährleistet (Artikel 32d Absatz 1 Buchstabe c PBG). Die Angaben des Unternehmens werden vertraulich behandelt (Artikel 32d Absatz 1 Buchstabe d PBG).

#### **a) Eignungskriterien**

Die Besteller können die Transportunternehmen auffordern, einen Nachweis ihrer finanziellen, wirtschaftlichen und technischen und betrieblichen Leistungsfähigkeit zu erbringen (Artikel 32e Absatz 1 PBG). Die Besteller stellen dazu Eignungskriterien auf (z.B. Einhalten GAV; Gleichbehandlung von Mann und Frau; Einhaltung Arbeitsschutzbestimmungen, Erfüllen aller öffentlich rechtlichen Verpflichtungen).

#### **b) Mindestanforderungen der Offerte**

Diese Muss-Kriterien beziehen sich auf die eingereichte Offerte eines Transportunternehmens. Sie sind präzise und eindeutig zu formulieren und müssen ohne Spielraum beurteilbar sein.

- Zwingendes Muss-Kriterium ist die fristgerechte und vollständige Einreichung der Offerte. Nach der offiziellen Ersteinreichung der Offerte dürfen die Transportunternehmen die Offerte aufgrund von nachträglich eingetretenen Informationen, seien es Entscheidungen zur Sanierung der Pensionskasse etc., nicht mehr ändern. Nur von den Bestellern gewünschte Änderungen können im Einvernehmen aller Besteller und der TU gemacht werden. Die Möglichkeit zur Nachbesserung schafft Raum für Beschwerden.
- Die Transportbedingungen und die Preisgestaltung des Unternehmens müssen so weit als möglich in bestehende regionale Tarifsysteme integriert werden (z.B. Tarifverbünde). Siehe vorstehende Übersicht „BAV-Praxis zur minimalen DV-Anerkennung bei konzessionierten Transportunternehmen“).
- Die fristgerechte Betriebsaufnahme ist ein weiteres Muss-Kriterium.

#### **c) „Kann“-Zuschlagskriterien**

Die „Kann“-Zuschlagskriterien entsprechen den Anforderungen, welche an die Offerte gestellt werden, jedoch nur in einem grösstmöglichen Umfang und nicht absolut erfüllt werden müssen. Das wirtschaftlich günstigste Angebot erhält den Zuschlag. Es wird ermittelt, indem verschiedene Kriterien berücksichtigt werden

Die Kann-Kriterien 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	Kriterien	
<p><b>Eignungs-kriterien TU</b></p> <p><b>Mindest-anforderungen Stufe Of-ferte</b></p>	<p>Die Besteller können die Unternehmen auf-fordern, den Nachweis ihrer finanziellen, wirtschaftlichen, technischen und betriebli-chen Leistungsfähigkeiten zu erbringen. Sie stellen dazu Eignungskriterien auf. Sie geben die Anforderungen an den Nachweis und die Eignungskriterien in den Aus-schreibungsunterlagen bekannt (Art. 32d Abs. 1 und 2 PBG).</p> <p>Einhalten GAV (sofern vorhanden).</p> <p>Gleichbehandlung von Mann und Frau.</p> <p>Einhaltung Arbeitsschutzbestimmungen (AZG, AZGV, VUV).</p> <p>Erfüllen aller öffentlich rechtlichen Ver-pflichtungen (Abgaben, Sicherheit, Steu-ern, Sozialleistungen).</p> <p>Die Offerte ist fristgerecht und vollständig einzureichen (Art. 32d Abs. 2 Bst. a PBG)</p> <p>TU garantiert die fristgerechte Betriebsauf-nahme, im Normalfall auf einen Fahrplan-wechsel (Art. 32d Abs. 2 Bst. b PBG).</p> <p>Das Transportunternehmen verfügt über genügend Betriebskapital</p> <p>Sicherstellung der wirtschaftlichen, techni-schen und betrieblichen Leistungsfähigkeit</p> <p>Teilnahme an regionalen Tarifverbänden</p> <p>Siehe vorstehende Übersicht „BAV-Praxis zur minimalen DV-Anerkennung bei kon-zessionierten Transportunternehmen“.</p> <p>Teilnahme am Direkten Verkehr (DV).</p> <p>Siehe vorstehende Übersicht „BAV-Praxis zur minimalen DV-Anerkennung bei kon-zessionierten Transportunternehmen“).</p> <p>Fristgerechte, vollständige und Gesetzes- konforme Offerteingabe.</p>	<p><b>Offerten, welche die Eignungs-kriterien und Min-destanfor-derungen nicht erfü-llen, schei-den aus!!!</b></p>
<p><b>Kann - Kriterien</b></p>	<p><u>Preiskriterium 40%</u></p> <p>Preis der Offerte unterteilt in</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Betriebskosten</li> <li>▪ Erträge</li> <li>▪ Abgeltungsbeitrag</li> </ul>	<p>40%</p>

<u>Leistungs- und Qualitätskriterien 60%</u>	
Personal	13%
Fahrzeuge	12%
Betriebsführung	10%
Marketing	11%
Gesamteindruck der Offerte / des Unternehmens, Referenzen, Erfahrungen im öV	14%

Kriterien und Gewichtung vergleiche Beispiel Nutzwertanalyse Kapitel 3.3.

## 2.4 Zuschlag / Vergabeentscheid

Der federführende Kanton bereinigt die Angaben der Ausschreibungsofferten in technischer und rechnerischer Hinsicht so, dass sie objektiv vergleichbar sind. Kontaktiert er hierfür ein offerierendes Unternehmen, so hält er den Ablauf und das Ergebnis der Kontaktaufnahme fest. Das BAV und der federführende Kanton bewerten die Offerten mittels einer Nutzwertanalyse oder eines gleichwertigen Bewertungssystems und ermitteln gemeinsam das wirtschaftlich günstigste Angebot (Artikel 27i ARPV).

Das BAV gibt die Vergabeabsicht den beteiligten Kantonen und den offerierenden Unternehmen bekannt (Artikel 27i Absatz 4 ARPV).

Bei der Bewertung ist es wichtig, dass nicht pseudo-akribische Unterschiede zwischen den Angeboten gesucht werden. Das heisst, wenn zwei Anbieter bei der Qualität gleich gut sind, muss der Preis entscheiden. Es bringt nichts, wenn die Besteller bei der Qualität kleine Unterschiede suchen, um die Anbieter differenziert bewerten zu können. Kleine Unterschiede können nur ungenügend begründet werden und führen dadurch allenfalls zu Beschwerden.

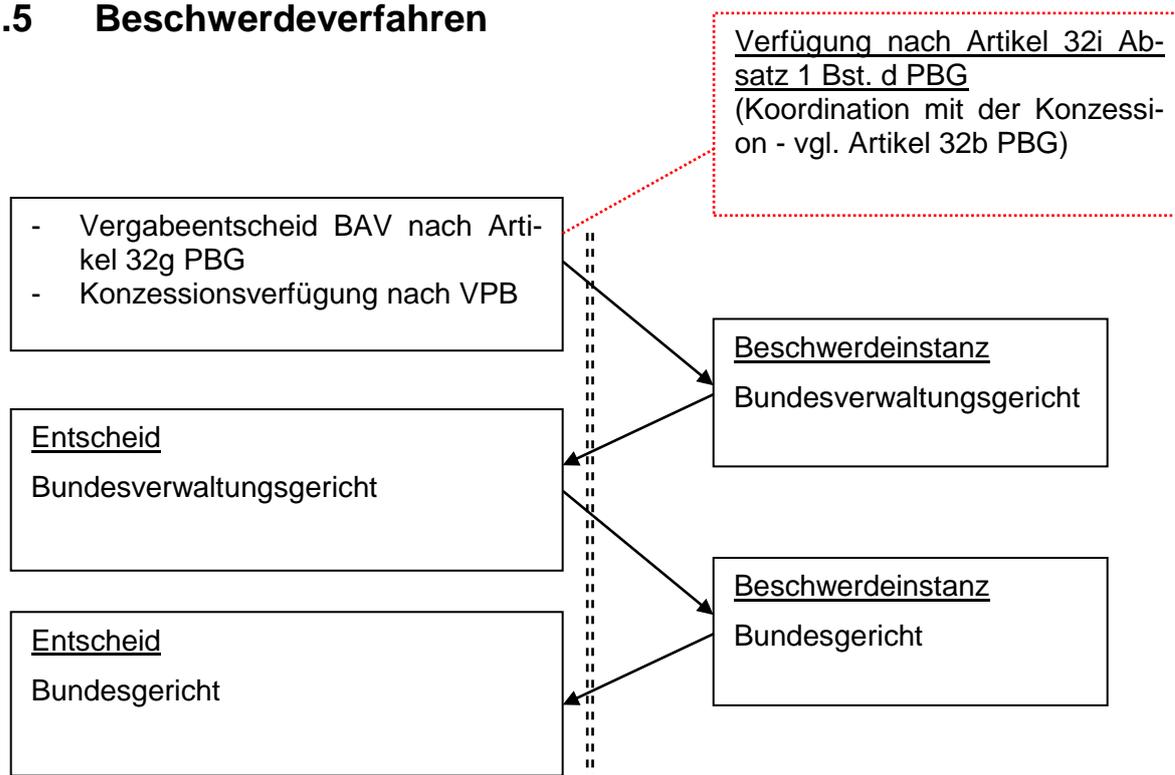
Gemäss Artikel 32g Absatz 1 PBG vergeben die Besteller das ausgeschriebene Verkehrsangebot dem Unternehmen mit dem wirtschaftlich günstigsten Angebot. Sie berücksichtigen dabei insbesondere die Qualität, das Angebotskonzept, die Erlöse, die Kosten und die Umweltverträglichkeit (Artikel 32g Absatz 2 PBG). Das Verkehrsangebot wird für die in den Ausschreibungsunterlagen vorgesehene Geltungsdauer vergeben (Artikel 32g Absatz 3 PBG). Über den Vergabeentscheid verfügt das BAV (Artikel 32i Absatz 1 Buchstabe d PBG). Sobald die Verfügung rechtskräftig ist, schliessen die Besteller mit dem Unternehmen eine Vergabevereinbarung ab, welche im Wesentlichen die Geltungsdauer, das Verkehrsangebot, die Qualität, die Kosten, die Erlöse, die Anpassungsmechanismen und das Controlling regelt (Artikel 32k Absatz 1 und 2 PBG). Bei Streitigkeiten gelten die Vorschriften der Bundesverwaltungsrechtspflege (Artikel 56 Absatz 2 PBG). Im Beschwerdeverfahren gegen Verfügungen nach Artikel 32i PBG ist die Rüge der Unangemessenheit unzulässig (Artikel 56 Absatz 3 PBG).

Die Anhörung nach Artikel 13 VPB (Konzessionsverfahren) wird im Rahmen des Ausschreibungsverfahrens durchgeführt. Sie wird nach Bekanntgabe der Vergabeabsicht nach Artikel 27i Absatz 4 ARPV eröffnet.

Den Vergabeentscheid gibt das BAV allen beteiligten Offerenten und beteiligten Kantonen mit eingeschriebenem Brief bekannt (Artikel 27i Absatz 4 ARPV). Der Zuschlag muss begründet werden und die Gründe für das Ausscheiden dargelegt werden. Zusätzlich kann der Entscheid mit einer Medienmitteilung kommuniziert werden. Ein Beispiel dazu finden Sie im Kapitel 3.6.

In der Praxis hat sich die Erarbeitung einer „Sprachregelung nach der Vergabe“ bewährt. Darin kann zum Beispiel festgehalten werden, wer zu einer Auskunft berechtigt ist, welche Informationen bekannt gegeben werden dürfen und wie das weitere Vorgehen ist.

## 2.5 Beschwerdeverfahren



Liegt neun Monate vor der Betriebsaufnahme eines Verkehrsangebots kein rechtskräftiger Vergabeentscheid vor, so entscheidet das BAV über den Betrieb des Verkehrsangebots (Artikel 27j ARPV). Für das Beschwerdeverfahren gelten die allgemeinen Regeln des Verwaltungsverfahrensgesetzes vom 20. Dezember 1968 (VwVG; SR 172.021).

Die Beschwerdefrist wird nach Artikel 20 und fortfolgend des VwVG berechnet.

## 2.6 Runder Tisch

Wichtig ist hinsichtlich eines allfälligen Beschwerdeverfahrens, dass eine Ausschreibung sauber vorbereitet, durchgeführt und dokumentiert wird.

Der „Runde Tisch“ ist nicht zwingend, hat sich aber in der Praxis bewährt. Dabei laden die ausschreibenden Kantone gleichzeitig mit dem Vergabeentscheid alle Transportunternehmen, die eine Offerte eingereicht haben, ein. Der Runde Tisch muss hinsichtlich der Beschwerdemöglichkeit innerhalb weniger Tage nach dem Vergabeentscheid stattfinden. Der erste Teil des Runden Tisches findet im Plenum statt. Dabei begründet der federführende Kanton zusammen mit dem BAV, wie sie die eingereichten Offerten im Detail bewertet haben (Bewertungssystem) und zum Vergabeentscheid gelangt sind. Im zweiten Teil haben die Unternehmen in bilateralen Gesprächen mit den Kantonsvertretern Gelegenheit, allgemeine Bemerkungen und Fragen zum Verfahren anzubringen. Die Transportunternehmen sind interessiert zu wissen, wie sie im Detail beurteilt worden sind. Im Sinne der möglichen kontinuierlichen Verbesserung ist dies dem Unternehmen aufzuzeigen. Bewährt hat sich das Aufzeigen der einzelnen Punktzahl mit dem anonymisierten Hinweis der höchsten und tiefsten Punktzahl (Blatt pro Transportunternehmen separat abgeben!). Alternativ kann die Feedbackrunde auch erst nach Ablauf der Beschwerdefrist durchgeführt werden.

### Beispiel: Kriterium Fahrzeuge:

Zuschlagskriterien	Transportunternehmen	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 kann reduziert werden.
2. Für viele Unternehmen 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.

## **2.7 Was ist eine Vergabevereinbarung?**

Ausschreibungen werden seit dem 1. Juli 2013 im Rahmen der Bahnreform 2.2 erstmals auf Stufe Bundesgesetz geregelt, nämlich im PBG. Unter anderem schliessen die Besteller neu nach einer Ausschreibung von Transportleistungen des abgeltungsberechtigten RPV mit dem zukünftigen Betreiber eine sogenannte Vergabevereinbarung ab.

### *Artikel 32k PBG Vergabevereinbarung*

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

### *Artikel 16 ARPV Aufforderung zur Offertstellung*

*<sup>2</sup> 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.

### *Artikel 32k PBG Vergabevereinbarung*

*<sup>2</sup> 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 das Transportunternehmen ihre Offerten im Bestellverfahren erstellen muss und innerhalb dessen anschliessend die Angebotsvereinbarung abgeschlossen wird. Die in der Vereinbarung festgelegten Parameter behalten unter Berücksichtigung der vereinbarten Anpassungsmechanismen während der gesamten Laufzeit ihre Gültigkeit. Dadurch kann das Bestellverfahren ver-

einfach ausgestaltet werden (vgl. Artikel 31a Absatz 2 PBG in Verbindung mit Artikel 17 Absatz 3 ARPV). Dies ist sowohl für die Besteller als auch für das Transportunternehmen vorteilhaft.

#### *Artikel 27m ARPV Vergabevereinbarung*

<sup>1</sup> *Der Kanton und das BAV erstellen die Vergabevereinbarung gemeinsam.*

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

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

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

## **2.8 Leitfaden Vergabevereinbarung**

Ein Leitfaden soll in die Thematik einführen und den im Ausschreibungsverfahren federführenden Kantonen eine praktische Hilfe beim Erstellen von Vergabevereinbarungen bieten. Der Leitfaden ist zu finden unter [www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch) Grundlagen -> Anleitungen / Checklisten -> Leitfäden und dort Leitfaden Vergabevereinbarung anklicken.

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 teilweise 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.

## **2.9 Uneinigkeit bei der Vergabevereinbarung**

### **Grundsätzliches:**

Das Vergabeverfahren wird mit einer 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 173.32) 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 diesbezüglich 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. Praktischer Teil

#### 3.1 Formular Ausschreibungsplanung

Geplante Ausschreibungen (noch nicht publiziert)										
Ausschreibungsregion	Beteiligte Kantone / <u>Federführung</u>	Verkehrsangebot mit Bund (Linien)	Verkehrsangebot ohne Bund (Linien)	Zeitpunkt der Ausschreibung (Publikation)	Datum der Betriebsaufnahme	Vergabedauer in Jahre	Bestehende Konzessionärin / Konzessionsende	Art des Verkehrsträgers	Grund der Ausschreibung	Bemerkungen

Laufende Ausschreibungen (Ausschreibung ist publiziert, der Vergabeentscheid und / oder die Personenbeförderungskonzession sind jedoch noch nicht rechtskräftig)										
Ausschreibungsregion	Beteiligte Kantone / <u>Federführung</u>	Verkehrsangebot mit Bund (Linien)	Verkehrsangebot ohne Bund (Linien)	Zeitpunkt der Ausschreibung (Publikation)	Datum der Betriebsaufnahme	Vergabedauer in Jahre	Bestehende Konzessionärin / Konzessionsende	Art des Verkehrsträgers	Grund der Ausschreibung	Bemerkungen

<b>Abgeschlossene Ausschreibungen (Archiv) Ausschreibungen welche vor dem 1. Juli 2013 abgeschlossen wurden, müssen hier nicht nacherfasst werden.</b>										
<b>Ausschreibungsregion</b>	<b>Beteiligte Kantone / <u>Federführung</u></b>	<b>Verkehrsangebot mit Bund (Linien)</b>	<b>Verkehrsangebot ohne Bund (Linien)</b>	<b>Zeitpunkt der Ausschreibung (Publikation)</b>	<b>Datum der Betriebsaufnahme</b>	<b>Vergabedauer in Jahre</b>	<b>Konzessionärin bis (alt) / Konzessionärin ab (neu)</b>	<b>Art des Verkehrsträgers</b>	<b>Grund der Ausschreibung</b>	<b>Bemerkungen</b>

### 3.2 Ablaufplan der Ausschreibung anhand eines Beispiels (Bus)<sup>2</sup>

Punkte	Handlungen
1	Bei Ablauf einer Konzession müssen die betroffenen Linien spätestens 12 Monate vor der Publikation der Ausschreibung in die Ausschreibungsplanung aufgenommen worden sein. Dabei ist die Abstimmung zwischen Bund und benachbarten Kantonen zu beachten!
2	<p><b>Vorbereitungsarbeiten:</b></p> <p>Während der Vorbereitungsphase sind neben der Losbildung insbesondere auch die Übernahmebedingungen von Betriebsmittel und Personal zu klären.</p> <p>Weiter ist es auch wichtig frühzeitig festzulegen, ob Optionen (z.B. Fahrzeuge mit Klimaanlage, Partikelfilter, Fahrplanoptionen, Fahrgastinformationssysteme, Transport für Mobilitätsbehinderte) definiert und Unternehmensvarianten zugelassen werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Beteiligen sich mehrere Kantone an einer Ausschreibung, so einigen sie sich vor Beginn der Ausschreibung auf einen Kanton, der die Federführung übernimmt (federführender Kanton), sowie auf die Aufteilung der Ausschreibungskosten.</li> <li>➤ Die Koordination zwischen dem BAV und den Nachbarkantonen muss gewährleistet sein.</li> <li>➤ Für die Veröffentlichung der Ausschreibung auf der Homepage <a href="http://www.simap.ch">http://www.simap.ch</a> ist ein Publikationstext zu verfassen.</li> <li>➤ Der federführende Kanton erstellt die Ausschreibungs- und Bewertungsunterlagen. Die Besteller legen fest, ob die Unternehmen in den Ausschreibungsofferten die ungedeckten Kosten (Nettoausschreibungen) oder die geplanten Kosten (Bruttoausschreibungen) ausweisen müssen (Artikel 27e Absatz 7 ARPV). In der Ausschreibung kann vorgesehen werden, das die Unternehmen Ausschreibungsofferten für Teile des Verkehrsangebotes oder sogenannte Unternehmensvarianten einreichen können (Artikel 27g Absatz 1 ARPV).</li> </ul>
3	Der zuständige Kanton unterbreitet die Ausschreibungsunterlagen dem BAV sowie den beteiligten Kantonen zur Genehmigung. Im Anschluss allfällige Bereinigung der Unterlagen.
4	Die Ausschreibungsunterlagen können zur Publikation auf <a href="http://www.simap.ch">http://www.simap.ch</a> aufgeschaltet werden. Sobald die Publikation erfolgt ist, beträgt die Einreichungsfrist der Ausschreibungsofferten mindestens 60 Tage.
5	Der Kanton veröffentlicht nach der Ausschreibung Änderungen der Ausschreibungsunterlagen, Fragen der interessierten Unternehmen und die Antworten der Besteller in anonymer Form.
6	Der Kanton stellt interessierten Unternehmen auf Verlangen die Ausschreibungsunterlagen zu.
7	Einreichung der Ausschreibungsofferten.
8	Je ein Vertreter des Kantons und des BAV öffnen die Ausschreibungsofferten. Es muss ein Protokoll mit Namen der anwesenden Person und der offerierenden Unternehmung, das Einreichungsdatum und der ungedeckten Kosten der Verkehrsangebote erstellt werden. Das Protokoll muss der Kanton den offerierenden Unternehmen und allen beteiligten Kantonen zustellen.
9	Der federführende Kanton und das BAV bewerten und vergleichen die Ausschreibungsofferten. Der Zuschlag erfolgt an das wirtschaftlich günstigste Angebot.
	Das BAV gibt die Vergabeabsicht den beteiligten Kantonen und den offerierenden Unternehmen bekannt.
10	Konzessionsverfahren: Bei einer Ausschreibung müssen die Unternehmen das Gesuch zusammen mit der Ausschreibungsofferte einreichen. Die Besteller können vom Unternehmen mit dem wirtschaftlich günstigsten Angebot vor Beginn der Anhörung zusätzliche An-

<sup>2</sup> Zeitbedarf bei einer Ausschreibung im Busbereich von der Vorbereitung bis zum Vergabeentscheid beträgt rund 24 Monate.

	gaben verlangen (Artikel 12 Absatz 4 VPB). Die Anhörung erfolgt durch das BAV gemäss Artikel 13 VPB.
11	Nach Abschluss der Anhörung erfolgt durch das BAV in Form einer Verfügung der Vergabeentscheid sowie die Erteilung oder Erneuerung der Konzession.
12	Allfällige Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht, allenfalls Weiterzug ans Bundesgericht (siehe Kapitel 2.5.)  Die Beschwerdeinstanz ist das Bundesverwaltungsgericht. Das Ausschreibeverfahren kann allenfalls nicht fristgerecht abgeschlossen werden. Es muss eine Übergangslösung getroffen werden, damit der Betrieb der ausgeschriebenen Linie(n) ab Fahrplanwechsel sichergestellt ist.
13	Erstellen der Vergabevereinbarung, sobald Vergabeentscheid und Konzessionsverfügung rechtskräftig sind.
14	Bestellung Fahrzeuge (reicht die verbleibende Zeit bis zur geplanten Betriebsaufnahme noch?) / Einstellung von Personal.
15	Bestellung des Angebots beim Transportunternehmen.
16	Betriebsaufnahme auf Fahrplanwechsel xy.

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

### 3.3 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	Durchschnittlicher Bruttojahreslohn Fahrpersonal: Minimum und Maximum Durchschnittlicher Bruttojahreslohn Verkaufpersonal: Minimum und Maximum	5						
b3	Anforderungen an das Fahrpersonal, Aus- und Weiterbildung	4						
C	Fahrzeuge	12% 120						
c1	Umweltaspekte (Euronorm, Partikelfilter, verwendete Treibstoffart, Treibstoffverbrauch); Lärmemissionen	4						
c2	Alter / Ausrüstung / Komfort / Niederflureinstieg	2						
c3	Technologien (Internet, App, Fahrgastinformationssystem, Billetverkaufsgaräte Systemführerschaft, usw.)	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 / des Unternehmens	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

### **3.4 Beispiel: Medienmitteilung „Vorankündigung Ausschreibung mit Hinweis auf Strategieplan“**

## **Medienmitteilung**

Aus dem Volkswirtschaftsdepartement

24. August 2005

---

### **Kanton will Wettbewerbsfähigkeit des öffentlichen Busverkehrs verbessern**

Busleistungen werden ausgeschrieben

**Der Kanton St.Gallen und der Bund sehen vor, in der Region Sarganserland die Leistungen des öffentlichen Busverkehrs auszuschreiben und auf Ende 2007 neu zu vergeben. Dies soll die preisliche und qualitative Wettbewerbsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs verbessern. In den übrigen Regionen wird vorerst von einer Ausschreibung abgesehen. Ausnahmen sind dort möglich, wo neue Konzepte eingeführt werden.**

Der Kanton St.Gallen hat im Rahmen einer Ausschreibungsstrategie überprüft, ob es auf seinem Gebiet Regionen gibt, in denen mit zielgerichteten Ausschreibungen die Wettbewerbsfähigkeit des öffentlichen Busverkehrs verbessert werden kann. Um den Bedarf für allfällige Ausschreibungen abzuklären, wurden die Busunternehmen des öffentlichen Verkehrs in den Regionen St.Gallen, Rheintal, Sarganserland, Linthgebiet, Toggenburg und Fürstentland aufgrund einheitlicher Kriterien in den Bereichen Finanzen und Qualität miteinander verglichen. Die Resultate zeigen, dass insbesondere im Sarganserland mit einem gewissen Einsparpotenzial zu rechnen ist. Deshalb schreibt der Kanton in Abstimmung mit dem Bundesamt für Verkehr als Besteller dieser Leistungen 15 Linien von Postauto Sarganserland-Werdenberg sowie zwei Linien des Autobusbetriebs Walenstadt aus, um sie mit Blick auf die auslaufende Konzession im Dezember 2007 neu zu vergeben. Erfahrungsgemäss sollte eine Ausschreibung etwa zwei Jahre vor Ablauf der Konzession in die Wege geleitet werden. Die öffentliche Publikation im Amtsblatt erfolgt im Frühling 2006.

### **Im Einklang mit dem Strategieplan**

Seit 1996 ermöglicht das revidierte eidgenössische Eisenbahngesetz, Angebote des öffentlichen Regionalverkehrs auszuschreiben. Der Kanton St.Gallen hat bisher nur eine Ausschreibung durchgeführt. Andere Kantone haben in der Vergangenheit häufiger davon Gebrauch gemacht. Dabei wurden praktisch ausschliesslich Busleistungen ausgeschrieben. Die bisherigen Erfahrungen zeigen, dass Ausschreibungen, die lediglich aus Prinzip durchgeführt werden, keine überzeugenden und langfristig tragfähigen Resultate ergeben. Aus Sicht des Kantons St.Gallen stellt deshalb eine gezielte Ausschreibepolitik, wie sie auch im vom Kantonsrat Ende 2002 verabschiedeten Strategieplan öffentlicher Verkehr aufgeführt ist, die bessere Lösung dar. Aus diesem Grund hat der Kanton St.Gallen als bedeutender Besteller von Transportleistungen den Bereich Wirkungskontrolle im öffentlichen Regionalverkehr verstärkt. Die

zurzeit laufende Kundenzufriedenheitsumfrage im Gebiet des Tarifverbundes Ostwind ist ebenfalls Teil dieser Anstrengungen.

Der Kanton St.Gallen wird bei der Ausschreibung im Sarganserland den Arbeitsbedingungen der Arbeitnehmer besondere Beachtung schenken. Denn Ausschreibungen sollen nicht dazu dienen, die Löhne unter das branchenübliche Niveau zu senken. Vielmehr werden strukturelle Einsparungen erwartet. Die durch die Ausschreibung eingesparten Mittel sollen für einen weiteren Ausbau des öffentlichen Verkehrs eingesetzt werden.

Die vorliegende Ausschreibungsstrategie betrifft nur das Busangebot. Für die Bahnen wird derzeit ein gesamtschweizerisches Ausschreibungskonzept unter Federführung des Bundes und der Mitwirkung der Kantone erarbeitet. Ergebnisse sind im Jahr 2007 zu erwarten.

### 3.5 Beispiel: Medienmitteilung „Ankündigung Ausschreibung“

## Medienmitteilung

Aus dem Volkswirtschaftsdepartement

18. April 2006

---

### **Kanton will Wettbewerbsfähigkeit des öffentlichen Busverkehrs verbessern**

Busleistungen werden ausgeschrieben

**Der Kanton St.Gallen und der Bund schreiben die Busleistungen des öffentlichen Regionalverkehrs in der Region Sarganserland-Werdenberg per Ende 2007 aus. Interessierte Unternehmen haben bis Anfang Juli 2006 Zeit, ihre Angebote einzureichen.**

Die im August 2005 angekündigte Ausschreibung soll die Wettbewerbsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs in Preis und Qualität verbessern. Sie umfasst 17 Buslinien von Postauto Sarganserland-Werdenberg mit einer Fahrleistung von insgesamt rund xy Kilometer pro Jahr.

Gemeinsam mit dem Bund, Vertretern der Regionen Sarganserland und Werdenberg sowie unter Beizug eines Fachbüros wurden die Ausschreibungs- und Bewertungsunterlagen erarbeitet. Neben konkreten Angaben zu den einzelnen Buslinien und Informationen zum Verfahren enthalten die Ausschreibungsunterlagen auch Vorgaben bezüglich der Anstellungsbedingungen und der Übernahme von Personal im Fall eines Betreiberwechsels. Spezielle Beachtung fanden die Lohn- und Anstellungsbedingungen des Fahrpersonals.

Die Ausschreibung der Busleistungen wird im kantonalen Amtsblatt vom 18. April 2006 publiziert. Der Vergabeentscheid durch den Kanton und den Bund ist gegen Ende 2006 zu erwarten.

---

### **Hinweis an die Redaktionen:**

Weitere Auskünfte erteilt Regierungsrat Dr. Josef Keller, Vorsteher des Volkswirtschaftsdepartementes, am 18. April 2006 von 9.45 bis 10.45 Uhr

## 3.6 Beispiel: Medienmitteilung „Vergabeentscheid“

### Medienmitteilung

Aus der Regierung

9. November 2006

---

#### **Bus Ostschweiz AG erhält Zuschlag für 17 Buslinien in der Region Sarganserland-Werdenberg**

Das Bundesamt für Verkehr und die Regierung des Kantons St.Gallen haben den Zuschlag für 17 Buslinien im öffentlichen Verkehr an die Bus Ostschweiz AG erteilt. Der Wechsel von PostAuto Graubünden-Sarganserland-Werdenberg als bisherige Betreiberin der Buslinien zur Bus Ostschweiz AG findet auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2007 statt. Trotz erweitertem Fahrplanangebot und einer komplett erneuerten Fahrzeugflotte kann die Abgeltung um rund xy Franken jährlich wiederkehrend reduziert werden. Davon profitieren sowohl der Bund, der Kanton als auch die politischen Gemeinden. Es ist geplant, die eingesparten Mittel für den weiteren bedürfnisgerechten Ausbau des öffentlichen Verkehrs einzusetzen.

Der Kanton St.Gallen hat in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Verkehr mit Publikation im Amtsblatt des Kantons St.Gallen vom 18. April 2006 17 Regionalverkehrslinien im Raum Sarganserland-Werdenberg mit einer Gesamtleistung von rund xy Kurskilometer ausgeschrieben. Die ausgeschrieben Linien werden heute von PostAuto Graubünden-Sarganserland-Werdenberg als Konzessionärin betrieben. An der Ausschreibung beteiligten sich drei Transportunternehmen. Die Auswertung der Offerten erfolgte durch Rapp Trans AG, Zürich, (externe Berater) in Zusammenarbeit mit Vertretern von Bund und Kanton St.Gallen.

#### **Ergebnis der Ausschreibung**

Die Offerten wurden im Rahmen einer Nutzwertanalyse anhand von 24 Teilkriterien im Rahmen einer von Bund, Kanton und Regionenvertretern vorgängig festgelegten Bewertungsmethode beurteilt. Dabei flossen der Preis und die Qualität der angebotenen Leistung mit xy Prozent in die Bewertung ein. Der Preis wurde anhand der Kosten und Erträge beurteilt, bei der Qualität wurden Erfahrung, Betriebsführung, Fahrzeuge, Marketing, Kundenservice und Innovationskraft bewertet. Weitere Aspekte wie die Anstellungsbedingungen des Personals waren als Mindestanforderung vorgegeben.

Die Bewertung zeigte, dass die Bus Ostschweiz AG das beste Preis-Leistungsverhältnis der drei eingereichten Offerten anbietet. Gegenüber heute ergibt sich eine Abgeltungsreduktion von rund xy Franken pro Jahr. Unter Berücksichtigung der geplanten Mehrleistungen (xy Mehrkilometer für Angebotsausbauten) im Jahre 2008 beläuft sich die Einsparung auf rund xy Fr. pro Jahr. Von den eingesparten xy Fr. entfallen rund xy Fr. auf strukturelle Einsparungen und rund xy Mio. Fr. auf die neue Lohnstruktur. Nach der heutigen Kostenaufteilung kommen die erzielten Einsparungen zu xy Prozent dem Kanton St.Gallen und zu xy Prozent den politischen Gemeinden zugute.

### **Ziele wurden vollumfänglich erreicht**

Der Kanton St.Gallen als bedeutender Besteller von Transportleistungen hat den Bereich Wirkungskontrolle im öffentlichen Regionalverkehr verstärkt. Die Ausschreibung der 17 Buslinien in der Region Sarganserland-Werdenberg ist eine Folge dieser verstärkten Anstrengungen und hatte zum Ziel, die preisliche und qualitative Wettbewerbsfähigkeit des öffentlichen Regionalverkehrs zu verbessern. Dieses Ziel wurde vollumfänglich erreicht. Obwohl das Fahrplanangebot im Sarganserland auf 2008 weiter ausgebaut wird, erbringt die Bus Ostschweiz AG die Fahrleistung zu deutlich tieferen Kosten als heute. Die eingesparten Mittel können für den weiteren bedürfnisgerechten Ausbau des öffentlichen Verkehrs eingesetzt werden. Gleichzeitig wird die Qualität des öffentlichen Verkehrs durch die Ausschreibung wesentlich verbessert (komplette Erneuerung der Fahrzeugflotte und der Fahrgastinformationssysteme). Der Nutzen der Ausschreibung (tiefere Abgeltung) übersteigt die damit verbundenen Kosten (externer Auftrag, Eigenleistungen Bund und Kanton etc.) um ein Vielfaches.

Gegen diesen Zuschlag kann beim Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) Beschwerde erhoben werden.

## **3.7 Möglicher Aufbau der Ausschreibungsunterlagen**

### 1. Angaben zum Angebot

- 1.1 Auftraggeber (Kantone, BAV, Dritte)
- 1.2 Ausgangslage (Betreiber heute; Ablauf der bestehenden Konzession)
- 1.3 Zielsetzung (Wieso wird ausgeschrieben?)
- 1.4 Art der Leistung (Transportleistungen im öffentlichen Regional- und Ortsverkehr)
- 1.5 Verfahrensart (offenes Verfahren)
- 1.6 Verfahrensablauf (Angaben zur Bestellung und Versand der Ausschreibungsunterlagen; wer beantwortet Fragen und bis wann? Bis wann und wo müssen die Angebote eingereicht werden? Wann und wo ist die Offertenöffnung? Wann ist der Vergabeentscheid?)
- 1.7 Betriebsaufnahme
- 1.8 Einreichung der Angebote (In welcher Form sollen die Offerten eingereicht werden, welche Anzahl, an wen? In welcher Reihenfolge sollen die Unterlagen eingereicht werden z.B. 1. Firmenportrait, 2. Angebotsformular, 3. Fahrzeugpark usw.)
- 1.9 Unternehmensvarianten (sind sie zugelassen?)
- 1.10 Ausschluss vom Verfahren (Auflisten der Gründe, die zum Ausschluss führen)
- 1.11 Verbindlichkeit des Angebots (wie lange bleibt das Angebot nach der Eingabefrist verbindlich - z.B. 2 Jahre)
- 1.12 Arbeitsgemeinschaften (sind sie zugelassen?)

- 1.13 Zahlungsbedingungen (wann bezahlen die Kantone, wann der Bund die Abgeltung?)
- 1.14 Vorbehalte der Auftraggeber (z.B. Die Angebotsbearbeitung wird von den Auftraggebern nicht vergütet)
- 1.15 Rechtliche Grundlagen
- 1.16 Vertraulichkeit

## 2. Leistungen

- 2.1 Leistungsumfang
- 2.2 Angebotsvereinbarung
- 2.3 Qualitäts- und Leistungscontrolling

## 3. Vorgaben

- 3.1 Personal
- 3.2 Marketing
- 3.3 Fahrzeuge
- 3.4 Betriebsführung
- 3.5 Erfahrung (Erfahrungen und Referenzen im öffentlichen Verkehr sind auszuweisen)
- 3.6 Sonstige Bestimmungen

## 4. Auswahl- und Vergabekriterien

- 4.1 Bewertungsmethode (z.B. Nutzwertanalyse)
- 4.2 Vergabegrundsätze
- 4.3 Vergabekriterien
- 4.4 Vergabeentscheid

## 5. Konzessionsunterlagen

Das Gesuch muss die Angaben nach Anhang Ziffer I Buchstaben a, d, f, i, k, l und n sowie Anhang Ziffer II Buchstabe a VPB enthalten. Die Besteller können vom Unternehmen mit dem wirtschaftlich günstigsten Angebot nach Artikel 32g Absatz 1 PBG vor Beginn der Anhörung zusätzliche Angaben verlangen.

### 3.8 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 der Abgeltungsbeträge für die ersten zwei Fahrplanperioden sowie die Anpassung der Folgejahre (Artikel 27 m Absatz 3 ARPV)
- Mittelfristige Planrechnung (Artikel 17 Absatz 3 Buchstabe d ARPV)
- RPV-Formular mit rechtsverbindlicher Unterschrift
- Investitionsplanung

#### B Personal

- Firmenspezifische Anforderungen an das Personal (Qualifikation, Sprache der Landes- gegend, 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 6 Beilage 4

#### C Fahrzeuge

- Siehe Kapitel 6 Beilage 4

#### D Betriebsführung

- Wie werden Fahrgasterhebungen durchgeführt und wie erfolgt die Auswertung?
- Über welche Betriebsmittel verfügen Sie, um die Kommunikation zwischen den Fahrzeu- gen und der Betriebsleitzentrale, sowie die Anschlusssicherung zu gewährleisten (im Normalbetrieb und bei Störungen/Unterbrüchen)?
- Konzept für die Abdeckung von Nachfragespitzen und evtl. Bahnersatz (Reservehal- tung)?
- Bereitschaft mit anderen Transportunternehmen zu kooperieren und so den finanziellen Aufwand zu vermindern. Dies kann mittels Betriebsgemeinschaften, gemeinsamer Fahr- zeugpool, gemeinsame Fahrzeugbeschaffung usw. erzielt werden.
- Siehe Kapitel 6 Beilage 4

#### E Marketing

- Siehe Kapitel 6 Beilage 4

#### F Gesamteindruck der Offerte / des Unternehmens

- Firmenportrait (Kapitel 6 Beilage 2)

### **3.9 Abbruch und Ausschluss des Ausschreibeverfahrens**

Artikel 32 f PBG und Artikel 27 k ARPV äussern sich zum Ausschluss und Abbruch des Ausschreibungsverfahrens.

Die Besteller können ein Unternehmen vom Ausschreibungsverfahren ausschliessen, insbesondere wenn es die Eignungskriterien nicht erfüllt, den Bestellern falsche Auskünfte erteilt hat, Steuern oder Sozialabgaben nicht bezahlt hat, den Verfahrensgrundsätzen zuwiderhandelt, Abreden getroffen hat, die den wirksamen Wettbewerb beseitigen oder erheblich beeinträchtigen, oder sich in einem Konkursverfahren befindet (Artikel 32 f PBG).

Die Besteller brechen das Ausschreibungsverfahren aus wichtigen Gründen ab, wenn die Voraussetzungen sich grundlegend geändert haben, oder wenn kein Angebot die in den Ausschreibungsunterlagen festgelegten Anforderungen und Kriterien erfüllt (Artikel 27 k ARPV).

## **4. Überprüfung der Umsetzung**

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

Es versteht sich von selbst, dass die Besteller mit diesen Unterlagen arbeiten. 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.

Die Einhaltung der Mindestanforderungen (Muss-Kriterien) sollte laufend geprüft werden. Bei Nichteinhaltung in wiederholtem Fall ist dies ein Grund zur Auflösung der Abgeltungsvereinbarung. Die Besteller können einen Betreiberwechsel vornehmen.

## 5. 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 in-  
nert 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. Auszubildende**

- Wir bilden im heutigen Zeitpunkt ..... Lehrlinge aus.

Ort ..... und Datum: .....

Stempel und rechtsgültige Unterschriften: .....

**Beilage 2**  
**Firmenportrait (Originaldokument Kanton Luzern)**

<b>Sitz des Unternehmens und weitere Standorte</b>
<b>Rechtsform des Unternehmens</b>
<b>Haftungs-, Eigentums- und Abhängigkeitsverhältnisse</b>
<b>Aktuelles Organigramm des Unternehmens, aktuelle Anzahl Mitarbeiter</b>
<b>Die bisherigen Tätigkeiten des Unternehmens</b>
<b>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.</b>
<b>Bilanz und Erfolgsrechnung des Unternehmens der letzten drei Jahre</b>
<b>Bestehende Versicherungen (insbesondere Betriebshaftpflicht und Betriebsausfall) und deren Deckungssummen</b>
<b>Werkstattkapazitäten</b>
<b>Angaben zum Umsatz</b>
<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>&lt; 20 % des Bus - Transportumsatzes <input type="checkbox"/></p> <p>20 bis 40 % des Bus - Transportumsatzes <input type="checkbox"/></p> <p>&gt;40 % des Bus - Transportumsatzes <input type="checkbox"/></p>

**Beilage 3**  
**Weitere Transportunternehmen (nur bei Arbeitsgemeinschaften)**

Unternehmen

Adresse

PLZ/Ort

Verantwortlich

Stellvertretung

Ort und Datum Stempel und rechtsgültige Unterschrift

Unternehmen

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

## Marketing und Distribution

Verfügt das Unternehmen 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 Linienerfolgsrechnungen 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, Standardbus, usw.)			
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 Mobilitäts-behinderte		
Reservefahrzeuge			

## 6. Literaturverzeichnis

Baudepartement des Kantons Aargau / Abteilung Verkehr: *Ausschreibungsunterlagen für Transportleistungen im öffentlichen Regional- und Ortsverkehr*, 7. Mai 2003

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern / Amt für öffentlichen Verkehr: *Kantonaler Ausschreibungsplan vom 22. September 2011*

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

Volkswirtschaftsdepartement des Kantons St. Gallen / Amt für öffentlichen Verkehr: *Medienmitteilungen*, August 2005, April 2006 und November 2006

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

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

Rapp Trans AG Zürich, *Erkenntnisse aus bisherigen Ausschreibungen: Ergebnispapier des Workshops vom 17.5.2005*; 6. Juni 2005 / Bericht-Nr.: 90.300.1-001

Rapp Trans AG Zürich, *Ausschreibungen im Öffentlichen Regionalverkehr: Erfahrungen aus der Sicht eines beratenden Unternehmens*, Auszug aus dem Jahrbuch 2003/2004 der Schweizerischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft SVWG