

**Bieterinformation Nr. 5**  
**vom 26.07.2019****A Die Vergabestelle teilt folgende Änderung der Leistungsbeschreibung mit:****A11. Anlage 8.1 - Ergänzungen zur Anlage 8 der Leistungsbeschreibung**

Die Vergabestelle ergänzt mit einer neuen Anlage 8.1 die Anlage 8 „Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar“.

Die ergänzenden Unterlagen sind in Anlage 1 zu dieser Bieterinformation beigefügt.

**B Die Vergabestelle beantwortet folgende Fragen:****B24. Leistungsbeschreibung 7.3, Klärung Arbeitsunterbrechung**

1. *Leistungsbeschreibung der Vergabe des Linienbündels Frankenthal, 7.3 Dienstplanung:*  
*„Tarifvertraglich nicht als Arbeitszeit geltende Lenkzeitunterbrechungen und Pausen dürfen je Schicht maximal 60 Minuten betragen. Überschreiten die Lenkzeitunterbrechungen und Pausen diese Grenze, sind die die 60-Minuten-Grenze überschreitenden Zeiten der Arbeitsunterbrechungen der Arbeitszeit zuzurechnen“ und müssen daher entlohnt werden.*
2. *Leistungsbeschreibung der Vergabe des Linienbündels Frankenthal, 7.3 Dienstplanung:*  
*„Als echte, nicht zu vergütende Freizeit im Sinne eines geteilten Dienstes zählt eine einmalige Arbeitsunterbrechung je Schicht von mindestens 2 Stunden [...].“*
3. *Manteltarifvertrag VAV, Sonderregelungen Kraftfahrer im Personenbeförderungsgewerbe mit Kraftomnibussen, Nr. 1 zu § 6 – Arbeitszeit, I. Allgemeines, Absatz (1):*  
*Die Arbeitszeit ist die Zeitspanne zwischen Arbeitsbeginn und Arbeitsende [...]. Nicht zur Arbeitszeit gerechnet werden Pausen, Ruhezeiten sowie Bereitschaftszeiten.“*
4. *Manteltarifvertrag VAV, Sonderregelungen Kraftfahrer im Personenbeförderungsgewerbe mit Kraftomnibussen, Nr. 1 zu § 6 – Arbeitszeit, I. Allgemeines, Absatz (3):*  
*Wenn die Betriebsverhältnisse es zulassen, sollen möglichst ungeteilte Dienste eingerichtet werden. Andernfalls soll die Dienstschicht nur einmal geteilt werden.*
5. *Manteltarifvertrag VAV, Sonderregelungen Kraftfahrer im Personenbeförderungsgewerbe mit Kraftomnibussen, Nr. 1 zu § 6 – Arbeitszeit, II. Linienverkehr, Absatz (4):*  
*„Gemäß § 1 Abs. 3 Nr. 2 Fahrpersonalverordnung können Arbeitsunterbrechungen von mindestens 8 Minuten berücksichtigt werden, [...]. Die Lohnzahlung bleibt hiervon unberücksichtigt.“ Der Manteltarifvertrag spricht hier von Arbeitszeitunterbrechungen, nicht Lenkzeitunterbrechungen!*

**a) Frage 1:**

Gehen wir recht in der Annahme, dass trotz der Deklaration in 5. Pausenzeiten ab 8 bis 15 Minuten im Sinne 1. nicht „nicht als Arbeitszeit geltende Lenkzeitunterbrechungen und Pausen“ sondern als „Arbeitsunterbrechung“ gelten und daher entlohnt werden müssen? Folgendes Beispiel soll den Sachverhalt verdeutlichen:

In einer Tagesschicht gibt es 2 Pausen von je 22 Minuten und 5 weitere Lenkzeitunterbrechungen von 9 Minuten. Wir gehen aufgrund der vorliegenden Dokumente davon aus, dass dementsprechend nur 44 von 89 möglichen Minuten nicht entlohnt werden

dürfen und die in Summe 45 Minuten (5 x 9 minütige Lenkzeitunterbrechung) entlohnt werden müssen.

**b) Frage 2:**

Gehen wir recht in der Annahme, dass Dienstleistungen gem. Vorgabe 2. nicht entlohnt werden und auch nicht anteilig in die 60 Minuten-Grenze gem. 1. hineinzählen? Und das, obwohl Dienstleistungen gem. 2. als Arbeitszeitunterbrechungen einer Schicht deklariert sind und gem. 3. und 4. die Dienstschrift als die Zeit zwischen Arbeitsbeginn und Arbeitsende definiert ist und somit nach 5. als Arbeitsunterbrechung über 8 Minuten entlohnt werden müsste? Folgendes Beispiel soll den Sachverhalt verdeutlichen:

In einer Tagesschicht gibt es 2 Pausen von je 22 Minuten, sowie eine Dienstleistung von 2 Stunden und 16 Minuten mit Rückkehr zu adäquaten Sozialräumen. Sonst liegen nur Lenkzeiten vor. In diesem Beispiel sind rein die Lenkzeiten zu vergüten, da die 44 Minuten Pausenzeit vollständig abzugsfähig sind und die Dienstleistung nicht entlohnt wird. Oder müssen dennoch 2 der möglichen 3 Stunden (22 Min. + 22 Min. + 136 Min.) entlohnt werden?

**Antwort:**

a) zu Frage 1: Die Begriffe „Arbeitszeit“, „Pause“ und „Lenkzeitunterbrechung“ sind hier nicht exakt so verwendet, wie sie gegebenenfalls Tarifvertragsparteien mit ihrem vertieften Wissen verstehen. Die Leistungsbeschreibung will hier zum Ausdruck bringen, dass die unbezahlte Unterbrechung der Dienstzeit innerhalb eines Dienstes maximal 60 Minuten betragen darf. Selbstverständlich bedeutet die Regelung nicht, dass Lenkzeitunterbrechungen, die tarifvertraglich zu bezahlen sind, unbezahlt bleiben können. Das könnte der Konzessionsgeber ja auch rechtlich nicht vorgeben. Die Regelung soll die Situation der Fahrer gegenüber dem Tarifvertrag verbessern und auf keinen Fall einschränken.

Im Sinne der Ziffer 1 sind daher nur Arbeitsunterbrechungen abzugsfähig (je Schicht maximal 60 Minuten), in der keine Arbeitstätigkeit durchgeführt wird und die nicht bereits gesetzlich zur Regeneration vorgegeben sind. Eine Lenkzeitunterbrechung kann auch für andere Tätigkeiten (Auf- Abrüsten, Tanken usw.) genutzt werden und wäre dann als Arbeitszeit zu werten. Daher sind Lenkzeitunterbrechungen nicht zwingend Pausen im Sinne der Arbeitsunterbrechung. Wenn im Tarifvertrag nicht definiert ist, dass die Lenkzeitunterbrechung eine Arbeitsunterbrechung darstellt, kann sie auch als solche nicht angerechnet werden.

Demnach wären im o.g. Fall nur 44 Minuten als „Pausenzeit“ abzugsfähig.

b) zu Frage 2: Die Vergabestelle bestätigt die Auffassung des Bieters. Bei einem geteilten Dienst gilt die Zeit zwischen den beiden Dienstteilen als echte nicht zu vergütende Freizeit, sofern die Voraussetzungen gemäß der Leistungsbeschreibung für die Dienstleistung erfüllt sind. Diese Zeit wird mit der 60-Minuten-Grenze nicht verrechnet.

In dem Beispiel sind die 44 Minuten Pausenzeit vollständig abzugsfähig. Die Dienstleistung mit einer Pausenzeit von 136 Minuten ist ebenfalls nicht zu vergüten.

## **B25. Anwendung Tarifvertrag**

In den Ausschreibungsunterlagen sind als Anlage 14 weitere Informationen zum „übernehmenden“ Personal gegeben. Gehen wir recht in der Annahme, dass die Personalle alle nach dem in Rheinland Pfalz gültigen VAV-Tarifvertrag vergütet werden? Ferner gehen wir recht in der Annahme, dass nur beim Fahrer Nr. 6 die Zahlung eines jährlichen Betrages der Altersvorsorge von 500 € zu erfolgen hat?

**Antwort:**

Der zweite Satz des zweiten Absatzes von Kapitel 7.1. ist leider nicht korrekt. Der Absatz erhält daher folgende neue Fassung:

*[...] Der neue Arbeitsvertrag ist unbefristet und ohne Probezeit abzuschließen. Grundlage des Einstellungsangebotes müssen die im Unternehmen des Konzessionsnehmers für die übrige Belegschaft geltenden tarifvertraglichen und in Betriebsvereinbarungen geregelten Konditionen sein, die mindestens den in Kapitel 7.2 „Tariftreue“ vorgegebenen Mindeststandards zu entsprechen haben. Für die Dauer des Konzessionsvertrages sind die betroffenen Mitarbeiter zu mindestens 70 % im Linienbündel Frankenthal bzw. in unmittelbar angrenzenden Linienbündeln einzusetzen. [...]*

Damit hat sich die Frage nach dem bisherigen Tarifniveau erledigt. Auch die betriebliche Altersvorsorge richtet sich nach dem, was im Betrieb des Konzessionsnehmers praktiziert wird.

**B26. Optimierung der Linienführung**

Zu B12. Optimierung der Linienführung, Linie 467 und 466 möchten wir Sie wie folgt informieren.

Die Einfahrt in die "Heinrich-Reffert-Straße" ist für einen Bus sehr eng, in früheren Jahren wurde auf dieser Linienstrecke schon oft die Hauswand eines Anwohners beschädigt. Ebenfalls ist die Straße komplett mit abgestellten Fahrzeugen zugestellt, das durchfahren kann an 2-3 Stellen zu Verspätungen und sogar zu einem Linienausfall führen. Aus diesem Grund ist es besser und vor allem "sicherer" die Sonnenstraße bis zum Ende zu fahren und über die Oggersheimer Str. die Haltestelle Kirche anzufahren. Wir bitten Sie den Streckenlauf nochmals zu überdenken.

**Antwort:**

Nach Angaben der Stadtverwaltung Frankenthal wird die Haltestelle „Heinrich-Reffert-Straße“ bereits bei Umleitungsverkehren vom Linienverkehr problemlos befahren. Müsste die Linie 467 den längeren Linienweg über die Sonnenstraße und den Ruchheimer Weg fahren, wäre ein Anschlussverlust am Oggersheimer Bahnhof die Folge. Sollte es wider Erwarten zu Problemen mit abgestellten Fahrzeugen in der Heinrich-Reffert-Straße kommen, hat die Stadtverwaltung Frankenthal angekündigt, diesem gegebenenfalls mit Parkverboten entgegenzuwirken. Der Linienverlauf wird aus diesen Gründen nicht angepasst.

**B27. Rückfrage zu Bieterinfo 3, Frage B10**

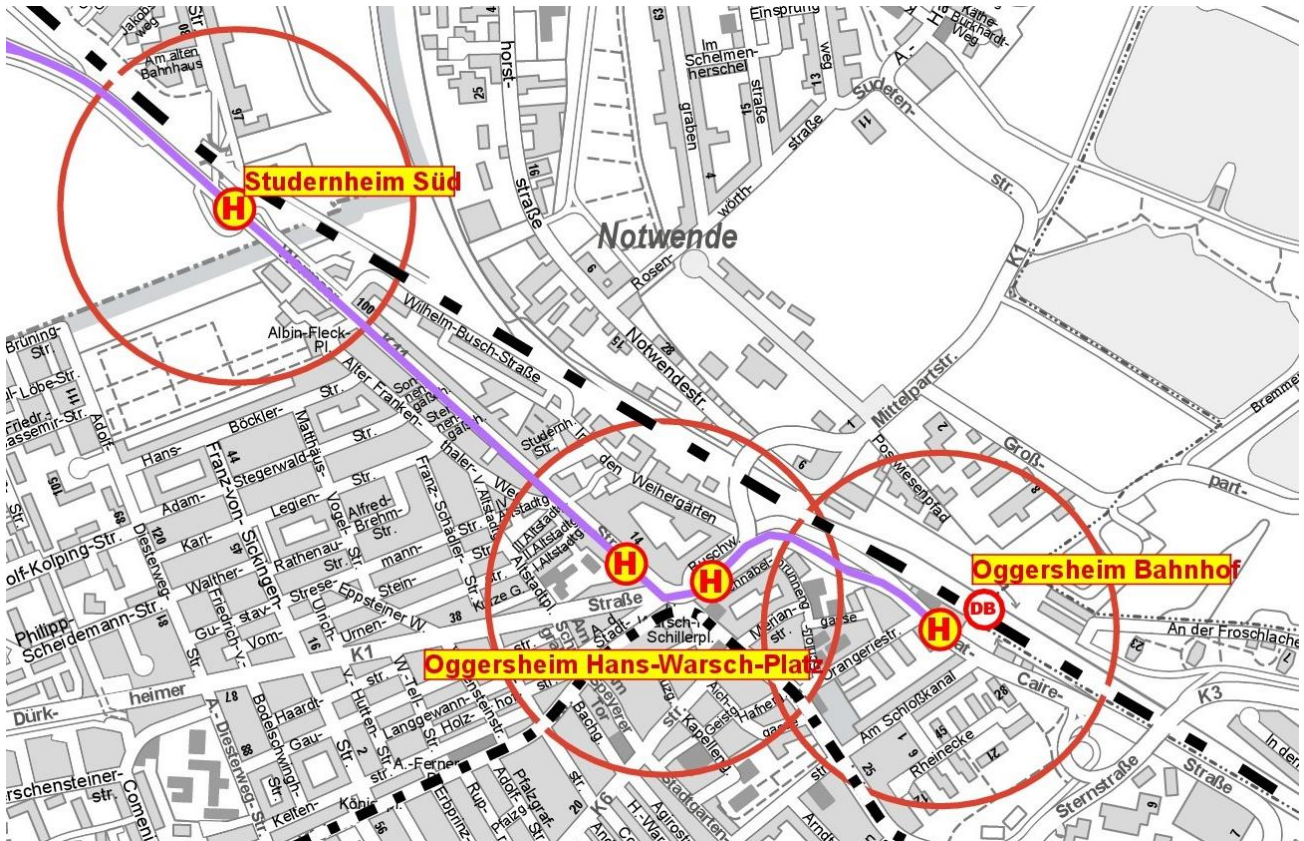
Mit der Antwort der Bieterfrage B10 in Bieterinfo 3 stimmt etwas nicht. Die Haltestelle befindet sich auf dem Hans-Warschplatz und nicht in der Wormser Str., es sei denn die Haltestelle wird in die Wormserstr. verlegt. Die ist aber stark befahren weshalb wir uns das nicht vorstellen können. Der richtige Fahrweg müsste wie folgt sein. Bus kommt von Wormser Str. zu Haltestelle (23) Hans-Warsch Platz, Weiterfahrt über Mannheimer Str. und Prälat-Caire Str. + Orangerie Str. wieder zu Hans Warsch Platz zur Abfahrshaltestelle. ( siehe Zeichnung ) Hierbei könnte beispielsweise auch die Bushaltestelle am Bahnhof Oggersheim mit in den Fahrplan eingebunden werden.

**Antwort:**

Die Antwort zu Ziffer B10 in Bieterinformation 3 ist inhaltlich korrekt. Nach Angaben der Stadtverwaltungen Ludwigshafen und Frankenthal werden zusätzliche Steige für die

Haltestelle „Hans-Warsch-Platz“ im Bereich der Wormser Straße bzw. im Buschweg entstehen. Somit ist auch die Fahrbarkeit des in den Vergabeunterlagen angegebenen Linienwegs gewährleistet. Die Bushaltestelle am Oggersheimer Bahnhof ist fest in den Linienverlauf integriert, da hier Anschlüsse zum SPNV sichergestellt werden sollen.

Die geplante Lage der zusätzlichen Steige kann der nachfolgenden Grafik entnommen werden:



**Damit sind alle Fragen,  
die der Vergabestelle vorliegen, beantwortet.**

**Die Vergabestelle weist darauf hin,  
dass die Fragefrist am 22.07.2019 abgelaufen ist.**

**Wir wünschen bei der Erstellung der Angebote viel Erfolg!**