

Bieterinformation Nr. 2
vom 17.01.2019**A Die Vergabestelle teilt folgendes mit:****A1. Leistungsbeschreibung - Kapitel 2.7**

Die Vergabestelle ändert die beiden letzten Absätze des Kapitel 2.7 wie folgt:

Der Konzessionsnehmer hat für eine reibungslose Kommunikation mit dem Schulträger zu sorgen.

Mehr- oder Minderaufwendungen in der Betriebsleistung bei Baustellen, bei Sonderverkehren, am letzten Schultag vor den Ferien oder zur Zeugnisausgabe sind nach Leistungsbaustein C durch die gemeldeten Kilometerangaben seitens des Konzessionsgebers gemäß Kapitel 1.5 abzurechnen.

Außerdem wird Kapitel 2.7 am Ende um Folgendes ergänzt:

Alle Änderungen im Fahrplan bei Sonderverkehren, Baustellen oder Fahrten an Ferien-, Feier- oder Sondertagen im Jahr sind vom Unternehmen zu planen.

*Die Information erfolgt per Aushang in den Bussen, per App, im Internet auf der Seite des Verkehrsunternehmens und durch rechtzeitige E-Mail an **fahrplanticker@vrn.de**.*

Hier kann die Verbundgesellschaft kurzfristig reagieren und Meldungen in der Fahrplanauskunft zu den üblichen Bürozeiten veröffentlichen. Die Meldungen müssen prägnant und aussagekräftig sein, sie werden 1:1 veröffentlicht und sollten für den Fahrgast verständlich sein. Sie müssen mindestens folgende Informationen beinhalten:

- *Betroffenes Verkehrsunternehmen*
- *Sachbearbeiter (Ansprechpartner, Firmen-Kontaktdaten)*
- *Ort (Strecke) der betroffenen Maßnahme (Änderung, Störung, Baustelle,...)*
- *Datum u. Uhrzeit (hh:mm) der Maßnahme (von ... bis einschließlich – oder Intervalle)*
- *Betroffene Linienummer im VRN (ggf. Alternative)*
- *Betroffene Haltestelle (ggf. von ... bis, ggf. Alternative), Verspätungsprognosen*
- *Eine kurze Textbeschreibung inkl. Grund der Änderung / Störung*

Zusätzlich ist Kartenmaterial mit Erläuterung zu Umleitungsstrecken und Haltestellenänderungen hilfreich. Hierbei ist zu beachten, dass aus rechtlichen Gründen ausschließlich Kartenmaterial auf Basis von Openstreet Map (OSM) veröffentlicht werden kann. (*<http://www.openstreetmap.de/>)*

A2. Anlage 8.1

Die Vergabestelle ergänzt die fehlende Anlage 8.1 als Anlage 1 zu dieser Bieterinformation.

A3. Anlage C - Kalkulationsblätter

Die Vergabestelle erweitert die Kalkulationsvorgaben für den Leistungsbaustein B2 – Option Regiobus 799. Zur Einhaltung der Fördervorgaben des Ministeriums für Verkehr des Landes Baden-Württemberg ist bei der Kalkulation des fixen Zuschussanteils für Leistungsbaustein B2 eine zusätzliche Differenzierung nach Verkehrstagen vorzunehmen:

- Fixer Zuschussanteil an den Verkehrstagen Montag – Samstag
- Fixer Zuschussanteil an den Verkehrstagen Sonn-/Feiertag

Die zusätzliche Differenzierung nach Verkehrstagen dient ausschließlich zu nachrichtlichen Zwecken zur Beantragung der Fördermittel durch die Konzessionsgeber beim Land. Für die Wertung maßgeblich ist in allen Fällen lediglich die ausgewiesene Summe des fixen Zuschussanteils für das jeweilige Kalenderjahr zuzüglich der pauschal um 3 %/a indizierten Energiekosten.

In Anlage 11 zu dieser Bieterinformation finden Sie die neue Anlage C für das Los 2 und das Gesamtangebot, die zur Abgabe eines entsprechenden Angebotes auszufüllen sind.

B Die Vergabestelle beantwortet folgende Fragen:

B25. Anlage 38 – Format, Anlage 38

Die Anlage 38 wurde in einem schwer lesbaren Format übermittelt. Daher bitten wir Anpassung des Dokuments.

Antwort:

Die Vergabestelle tauscht die Anlage 38 mit Anlage 14 zu dieser Bieterinformation aus.

B26. Schnittstellen der Qualitätsdatenbank

Nach Ziffer 8.1 der Leistungsbeschreibung stellt der VRN dem Konzessionsnehmer einen Zugang zu einer Qualitätsdatenbank zur Verfügung. Besteht die Möglichkeit, dass die Kundenanliegen, die vom Verkehrsunternehmen entgegengenommen werden, mittels eines Datenaustauschs in die Qualitätsdatenbank übertragen werden (Schnittstelle vom CRM-System in die Qualitätsdatenbank)?

Antwort:

Die vom VRN betriebene Qualitätsdatenbank ist mandantenfähig. Jedes Verkehrsunternehmen wird zukünftig als Mandant den Zugang zur Qualitätsdatenbank des VRN für die ihn betreffenden Linienbündel erhalten. Mit diesem Mandanten-Zugriff haben die Verkehrsunternehmen zukünftig die Möglichkeit, die bei ihnen eingegangenen Kundenanliegen direkt in die Qualitätsdatenbank einzutragen und diese weiter zu verfolgen. Eine Implementierung einer CRM-Schnittstelle ist darüber hinaus derzeit nicht geplant.

B27. Anforderungen Fahrzeuge – Anlage 38 – redaktionelle Fehler, Anlage 38

- 1) Das Los 1 ist als „Sinsheim Süd“ und das Los 2 als „Sinsheim Nord“ bezeichnet. In den restlichen Dokumenten der Vergabeunterlagen ist es genau umgekehrt. Wir bitten um Klarstellung.
- 2) Der Gelenkbus ist nur einem Los zugeordnet, obwohl in beiden Losen Gelenkbusse gefordert werden. Wir bitten um Klarstellung.
- 3) Es ist von einem „Midibus“ die Rede – gehen wir recht in der Annahme, dass damit der für Los 1 geforderte Kleinbus (Minibus) gemeint ist?
- 4) Die Ausstattungskategorie „Türanzahl Solobus 2, min. 1 mit einer Durchgangsbreite 1.250 mm +/- 50 mm für den Solobus A nur für ein Los – nicht jedoch für das andere Los gefordert.

Gehen wir recht in der Annahme, dass es sich hierbei um einen redaktionellen Fehler handelt (fehlendes Kreuz)?

Antwort:

Zu 1) Ja, vielen Dank für den Hinweis, die Loszuordnung ist zu korrigieren und lautet wie folgt:

Los 1: Sinsheim Nord

Los 2: Sinsheim Süd

Zu 2) Die Vergabestelle tauscht die Anlage 38 mit Anlage 14 zu dieser Bieterinformation aus. Es gilt die Vorgabe in Kapitel 3.2.3 der Leistungsbeschreibung.

Zu 3) Ja.

Zu 4) Ja, die Vergabestelle tauscht die Anlage 38 mit Anlage 14 zu dieser Bieterinformation aus.

B28. Haltestelleninfrastruktur, Kap. 4 Leistungsbeschreibung (LB)

1) Gehen wir recht in der Annahme, dass die Kapitel 4.1, 4.2 und 4.3 LB ausschließlich für die Haltestellen des Rhein-Neckar-Kreises sowie für die Haltestellen des Loses Sinsheim Süd im Neckar-Odenwald-Kreis gelten – in Abgrenzung zu den Kapiteln 4.4 (Neckar-Odenwald-Kreis für Los Sinsheim Nord) und 4.5 (Kreis Heilbronn) LB?

2) Verstehen wir den ersten Absatz von Kap. 4.1 LB richtig, dass der Konzessionsnehmer des Loses 2 alle Haltestellenmasten und Haltestellenschilder für Los 1 und Los 2 vom Altbetreiber abzukaufen, zu warten und zu unterhalten hat, auch wenn er nur das Los 2 und nicht das Los 1 betreibt (mit Ausnahme der Haltestellen in den Kommunen Balzfeld, Waldangelloch und Angelbachtal im Los 2)?

3) Verstehen wir den ersten Absatz von Kap. 4.2 LB richtig, dass in Fortführung von Kap. 4.1 der Konzessionsnehmer des Loses 2 alle Aushangfahrplankästen vom Altbetreiber für Los 1 und 2 abzukaufen, zu warten und zu unterhalten hat, auch wenn er nur das Los 2 und nicht das Los 1 betreibt?

4) Verstehen wir den dritten und vierten Absatz von Kap. 4.2 sowie Kap. 4.3 richtig, dass der Druck und der Aushang von Liniennetzplänen und das sonstige Bestücken der Haltestellen mit Tarifinfos, Fahrplan- und Linienaushang und Haltestellenfahrplänen jeweils durch die Konzessionsinhaber für die Lose 1 und 2 erfolgt?

Antwort:

Zu 1) Ja.

Zu 2) Ja das verstehen Sie richtig. Der Absatz wurde dahingehend korrigiert, dass nicht der Konzessionsinhaber des Loses 2, sondern der Konzessionsnehmer des Loses 1 für den Kauf, die Wartung und Unterhaltung der Haltestellen beider Lose zuständig ist. Ausgenommen hiervon sind die Haltestellen, die sich im Besitz der SWEG befinden.

Zu 3) Ja das verstehen Sie richtig. Lediglich durch Änderung des Kapitels 4.1 ist hier jetzt auch der Konzessionsnehmer des Loses 1 zuständig.

Zu 4) Der jeweilige Konzessionsinhaber ist für sein Los zuständig.

Das Kapitel 4 wird wie folgt neu formuliert:

4.1 Haltestellenmasten und Haltestellenschilder in den Linienbündeln Sinsheim Nord und Süd

Die Haltestellenmasten und Haltestellenschilder in Sinsheim Nord und Süd gehören dem Altbetreiber und sind im Falle eines Betreiberwechsels vom Konzessionsnehmer des Loses 1 für einen Restbuchwert von 100,00 € je Haltestelle abzukaufen.

Der Eigentümer der Haltestellen in Sinsheim Nord und Süd ist für die Wartung und Unterhaltung der Haltestellenmasten und Haltestellenschilder zuständig und gestattet dem Konzessionsnehmer von Sinsheim Süd (Los 2) die Mitbenutzung.

Erforderliche mobile Ersatzhaltestellen mit den notwendigen Hinweisen und Fahrplänen sind vom jeweiligen Konzessionsnehmer bereit zu stellen und bei Beendigung der Nutzung unverzüglich wieder zu entfernen.

Im Los 2 befinden sich die Haltestellen in den Kommunen Balzfeld, Waldangelloch und Angelbachtal im Eigentum der SWEG und werden dem Konzessionsnehmer zur kostenfreien Mitbenutzung zur Verfügung gestellt.

4.2 Aushangfahrplankästen an Haltestellen in den Linienbündeln Sinsheim Nord und Süd

Die Aushangfahrplankästen in Sinsheim Nord und Süd gehören dem Altbetreiber und sind im Falle eines Betreiberwechsels vom neuen Konzessionsnehmer des Loses 1 abzukaufen. Die Kosten sind im Betrag der Haltestelle enthalten (siehe 4.1.). Der Konzessionsnehmer ist bei Haltestellen in Sinsheim Nord und Süd für die Wartung und Unterhaltung der Aushangfahrplankästen zuständig.

Die VRN GmbH stellt dem Konzessionsnehmer für jede Linie und jede Haltestelle einen Haltestellenfahrplan zur Verfügung.

An den Haltestellen ist ein schematischer Liniennetzplan mind. DIN A4, vorrangig in DIN A3 vom Konzessionsnehmer auszuhängen. Der Druck von Liniennetzplänen für die Haltestellen ist vom Konzessionsnehmer bei der Angebotserstellung zu berücksichtigen. Eine nachträglich (nach Ablauf der Angebotsfrist) eingereichte Kostenkalkulation wird vom Konzessionsgeber nicht erstattet. Freie Flächen sollten z.B. mit Tarifinfos des VRN bestückt werden, die dem Konzessionsnehmer zur Verfügung gestellt werden (vgl. Anlage 36).

Bei Haltestellen mit Fahrplanvitrienen sind diese Vitrienen zum Fahrplan- und Linienplanaushang zu nutzen. Die Mitbenutzung der Haltestelle von Betreibern anderer Linienbündel darf nicht behindert werden.

4.3 Aushang von Haltestellenfahrplänen im Linienbündel Sinsheim Nord und Süd

Der Konzessionsnehmer ist für das Aushängen der Haltestellenfahrpläne in seinem Los zuständig. Er hat dafür Sorge zu tragen, dass bei Fahrplanänderungen die Aushänge rechtzeitig bis zum Inkrafttreten des neuen Fahrplanes ausgewechselt werden. Das Design der Haltestellenfahrpläne ist mit dem VRN abzustimmen. Bei visuellen Informationen ist die DIN 32975 zu berücksichtigen.

4.4 Haltestelleninfrastruktur im Neckar-Odenwald-Kreis

Der Haltestellenmast, das Haltestellenschild und die Aushangfahrplankästen im Linienbündel Sinsheim Nord, Teilgebiet Neckar-Odenwald-Kreis, gehört die Haltestelle Hüffenhardt Ev. Kirche der BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH.

An der Haltestelle des Linienbündels Mosbach erhält der zukünftige Konzessionsnehmer ein Mitbenutzungsrecht. Zusätzliche Fahrplankästen sind vom neuen Konzessionsnehmer im Los 1 zu erwerben und anzubringen. Der Konzessionsnehmer ist bei Haltestellen im Linienbündel Sinsheim Nord Teilgebiet Neckar-Odenwald- Kreis für die Wartung und Unterhaltung der Aushangfahrplankästen zuständig.

Erforderliche mobile Ersatzhaltestellen mit den notwendigen Hinweisen und Fahrplänen sind vom jeweiligen Konzessionsnehmer bereit zu stellen und bei Beendigung der Nutzung unverzüglich wieder zu entfernen.

Die VRN GmbH stellt dem Konzessionsnehmer für jede Linie an einer Haltestelle einen Haltestellenfahrplan zur Verfügung.

An den Haltestellen ist ein schematischer Liniennetzplan mind. DIN A4, vorrangig in DIN A3 auszuhängen. Der Druck von Liniennetzplänen für die Haltestellen ist vom Konzessionsnehmer bei der Angebotserstellung zu berücksichtigen. Eine nachträglich (nach Ablauf der Angebotsfrist) eingereichte Kostenkalkulation wird vom Konzessionsgeber nicht erstattet.

Freie Flächen sollten z.B. mit Tarifinfos des VRN bestückt werden, die dem Konzessionsnehmer zur Verfügung gestellt werden (vgl. Anlage 36).

Der Konzessionsnehmer ist für das Aushängen der Haltestellenfahrpläne zuständig. Er hat dafür Sorge zu tragen, dass bei Fahrplanänderungen die Aushänge bis zum Inkrafttreten des neuen Fahrplanes ausgewechselt werden. Das Design der Haltestellenfahrpläne ist mit dem VRN abzustimmen. Bei visuellen Informationen ist die DIN 32975 zu berücksichtigen.

4.5 Haltestelleninfrastruktur im Kreis Heilbronn

Die Haltestellenmasten, Haltestellenschilder und Aushangfahrkästen in den Linienbündeln Sinsheim Nord und Süd, Teilgebiet Kreis Heilbronn, gehören der RBS.

An den Haltestellen im Linienbündel Sinsheim Nord und Süd Teilgebiet Kreis Heilbronn erhält der zukünftige Konzessionsnehmer ein Mitbenutzungsrecht. Zusätzliche Fahrplankästen sind vom Konzessionsnehmer im Los 1 zu erwerben und anzubringen. Der Konzessionsnehmer ist bei Haltestellen im Linienbündel Sinsheim Nord und Süd Teilgebiet Heilbronn für die Wartung und Unterhaltung der Aushangfahrplankästen zuständig

Erforderliche mobile Ersatzhaltestellen mit den notwendigen Hinweisen und Fahrplänen sind vom jeweiligen Konzessionsnehmer bereit zu stellen und bei Beendigung der Nutzung unverzüglich wieder zu entfernen.

Die VRN GmbH stellt dem Konzessionsnehmer für jede Linie an einer Haltestelle einen Haltestellenfahrplan zur Verfügung.

An den Haltestellen ist ein schematischer Liniennetzplan mind. DIN A4, vorrangig in DIN A3 auszuhängen. Der Druck von Liniennetzplänen für die Haltestellen ist vom Konzessionsnehmer bei der Angebotserstellung zu berücksichtigen. Eine nachträglich (nach Ablauf der Angebotsfrist) eingereichte Kostenkalkulation wird vom Konzessionsgeber nicht erstattet.

Freie Flächen sollten z.B. mit Tarifinfos des VRN bestückt werden, die dem Konzessionsnehmer zur Verfügung gestellt werden (vgl. Anlage 36).

Der Konzessionsnehmer ist für das Aushängen der Haltestellenfahrpläne zuständig. Er hat dafür Sorge zu tragen, dass bei Fahrplanänderungen die Aushänge bis zum Inkrafttreten des neuen Fahrplanes ausgewechselt werden. Das Design der Haltestellenfahrpläne ist mit dem VRN abzustimmen. Bei visuellen Informationen ist die DIN 32975 zu berücksichtigen.

B29. Anwendung Anlage 32, Kap. 3.2.2 und 3.2.3 Leistungsbeschreibung (LB)

In der Leistungsbeschreibung (LB) wird auf die Anforderungen in der Anlage 32 ausschließlich in Kap. 3.2.2 LB für Fahrzeuge der Kategorie A verwiesen – nicht jedoch in Kap. 3.2.3 LB für Fahrzeuge der Kategorie B. Gehen wir recht in der Annahme, dass die Anforderungen der Anlage 32 auch für Kap. 3.2.3 LB für Fahrzeuge der Kategorie B gelten?

Antwort:

Die Anlage 32 dient lediglich einer bildlichen Darstellung einzelner Fahrzeuganforderungen. Sie enthält sowohl Anforderungen, die für beide oder nur für eine der beiden Kategorien gelten (wie z.B. Außenwerbung am Fahrzeug). Dies ergibt sich zudem aus den Anforderungen der Fahrzeuge der gesamten Leistungsbeschreibung und ihrer Anlagen.

B30. Fahrpläne Los 1

a. Gemäß dem Fahrplan der Linie 797 in Anlage 1 der Vergabeunterlagen weisen die Fahrt 133 an schulfreien Tagen und die Fahrt 135 an Schultagen die identischen Fahrtzeiten sowie eine identische Haltestellenabfolge auf. Auch die Fahrzeugkategorie ist identisch. Liegt ein aus den Vergabeunterlagen nicht ersichtlicher Grund für die oben genannte Fahrplandarstellung vor?

b. Gemäß dem Fahrplan Montag-Freitag der Linie 797 für den Stadionverkehr im pdf-Format sind alle Fahrten mit der Verkehrsbeschränkung „5 Fr“ versehen. Gehen wir recht in der Annahme, dass es sich um einen redaktionellen Fehler handelt und die Fahrpläne für den Stadionverkehr von Montag bis Donnerstag gelten?

Antwort:

a) Mit der Fahrplandarstellung wurde verdeutlicht, dass die Fahrten zusammengelegt wurden. Der Fahrplan wird als Anlage 2 dieser Bieterinfo beigefügt und ist auszutauschen.

b) Die Fahrplandarstellung war fehlerhaft und wurde korrigiert wird als Anlage 3 beigefügt und ist auszutauschen.

B31. Fahrpläne Los 2:

Die Vergabeunterlagen enthalten die Fahrpläne der Regiobuslinie 7990 im pdf-Format lediglich in die Richtung von Walldorf Drehscheibe nach Sinsheim Hauptbahnhof. Gehen wir recht in der Annahme, dass die Fahrpläne im pdf-Format unvollständig sind und die Fahrten gemäß dem Fahrplan „7990 – Sinsheim-Wiesloch-Walldorf“ im Excel-Format für die Angebotserstellung der Option B2 heranzuziehen sind?

Antwort: Fahrplan 7990 – Sinsheim-Wiesloch-Walldorf wird als Anlage 4 beigefügt.

B32. Anforderungen an Fahrzeuge für die Option B2 Regiobus R3 (799), Kap. 3.2.4 Leistungsbeschreibung (LB) i.V.m. Anlage 18 Kap. 3

Gemäß Kap. 3.2.4 LB müssen die Fahrzeuge der Option B2 Regiobus R3 (799) zusätzlich zur Grundausrüstung eines Kategorie A-Fahrzeugs laut VRN-Standard die Anforderungen der Anlage 18 Kapitel 3 (Förderkriterien des Landes Baden-Württemberg) einhalten. Gemäß Kap. 3.2.2 LB sind für Fahrzeuge der Kategorie A keine Low-Entry-Fahrzeuge erlaubt. Gemäß Kap. 3 der Anlage 18 müssen „die Fahrzeuge über einen niederflurigen Bodenanteil (mindestens „Low Entry“) [...] verfügen.“ Gehen wir recht in der Annahme, dass einerseits die Förderrichtlinien des Landes Baden-Württemberg, andererseits die Anforderungen der Vergabeunterlagen Sinsheim erfüllt werden, wenn die Fahrzeuge der Option B2 Regiobus R3 (799) den Low-Entry Standard erfüllen, d.h. nicht komplett niederflurig sind?

Antwort:

Die auf der Regiobuslinie eingesetzten Fahrzeuge müssen alle Anforderungen der Leistungsbeschreibung an VRN-A-Fahrzeuge und zusätzlich die Anforderungen des Landes für die Regiobuslinien erfüllen, sodass die jeweils weitergehende Vorgabe zu erfüllen ist (in diesem Fall: vollständige Niederflurigkeit).

B33. Einsatz Minibus (Kleinbus) der Kategorie A, Kap. 3.2.2 Leistungsbeschreibung (LB) i.V.m. Fahrplänen

Gemäß den Fahrplänen aus den Vergabeunterlagen ist der Einsatz von Kleinbussen der Kategorie A ausschließlich in Los 2 möglich. In der Tabelle in Kap. 3.2.2 LB (Zeile „Fahrzeugtyp und Platzangebot“) ist jedoch auch für Los 1 der Kleinbus als möglicher Fahrzeugtyp angegeben. Wir bitten um Klarstellung.

Antwort:

Für die Planleistung ist im Los 1 kein Kleinbus vorgesehen. Gemäß Kapitel 1.4.1.4 (Option Spätverkehr B1) steht es dem Bieter frei ein Nebenangebot mit einer nachfragegerechten, flexiblen Bedienung anzubieten. Diese Leistung könnte auch mit einem Kleinbus gefahren werden.

B34. 1. Fahrten mit Solobus anstatt Gelenkbus

1. Los 2, Linie 761 Hauptangebot – Ferien:

Die Fahrten 135 und 137 der Linie 761 sind derzeit als Gelenkbusfahrten angegeben. Können diese Fahrten, da es sich um Fahrten in den Ferien mit einem geringeren Kapazitätsbedarf handelt, auch mit einem Solo-Fahrzeug erbracht werden?

Antwort:

Ja, die Rückfahrten werden analog zu den Hinfahrten an Ferien mit einem Solo-A Fahrzeug durchgeführt, der Fahrplan wurde korrigiert und ist als Anlage 5 beigefügt.

2. Stadionverkehr

a.) Los 1: Im Abschnitt 1.7.1 wird der Bedarf an G-KOM für den Stadionverkehr mit 3 Bussen angegeben. Gehen wir deswegen Recht in der Annahme, dass die Fahrt 796108 nicht

um 18:13 Uhr sondern erst um 19:13 Uhr fahren soll? Ansonsten läge der Bedarf bei 4 G-KOM.

b. Los 2: Im Abschnitt 1.7.2 wird der Bedarf an G-KOM für den Stadionverkehr mit 5 Bussen angegeben. Gehen wir deswegen Recht in der Annahme, dass die Fahrt 761105 mit einem B-Solo statt mit einem B-Gelenk erbracht werden soll, da ansonsten 6 G-KOM benötigt würden?

c. In den Abschnitten 1.7.1 und 1.7.2 ist der Bedarf an Fahrzeugen für den Stadionverkehr festgelegt. Allerdings ist der hinterlegte Musterfahrplan für die Rückfahrten nicht einhaltbar: Die angegebenen Zeiten für die Leerfahrten zurück zum Stadion liegen zwischen 7 und 10 Minuten, für eine Distanz von ca. 15 bis 22 km. Für Strecken von solcher Länge benötigt man jedoch 25 bis 30 Minuten, insbesondere, da während der Spieltage mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen zu rechnen ist. Wir bitten die Vergabestelle um eine Korrektur der Musterfahrpläne, so dass diese ohne Verspätung eingehalten werden können.

Antwort:

a) Richtig, die Fahrt 796108 (Fahrplan 796F) wird erst um 19:13 Uhr durchgeführt. Der Fahrplan wurde angepasst und ist als Anlage 6 beigelegt.

b) Richtig die Fahrt 761105 wird mit einem Solo-B Fahrzeug durchgeführt, die Fahrten 761101, 761103, 761107 und 761109 mit einem Gelenk-B, die Fahrpläne 761 und 761F wurden angepasst und sind als Anlage 7 beigelegt.

c) Die Abfahrtszeiten in der Hin- und Rückrichtung wurden angepasst und ist in Anlage 8 beigelegt (796, 796 F, 797 und 797 F).

B35. Leistungsbaustein D – Stadionverkehr, Stadionverkehr – Fahrplanzeiten und Verkehrsbeschränkungen

1. Bei der Linie 797 sind bei den Fahrten 101,103,105 und 107 die Rückfahrtzeiten nicht plausibel, richtig wären nach unserem Verständnis die Rückfahrten jeweils um 21:00 Uhr und 21:45. Wir bitten um Klarstellung.

2. Bei der Linie 797 sind offenbar falsche Verkehrsbeschränkungen angegeben. Wir bitten um Klarstellung.

3. Beim Shuttleverkehr sind offenbar falsche Verkehrsbeschränkungen angegeben. Wir bitten um Klarstellung.

Antwort:

Zu 1.) Die Fahrten 101,103,105 und 107 der Linie 797 wurden angepasst, der korrigierte Fahrplan ist als Anlage 9 beigelegt.

Zu 2.) Die Verkehrsbeschränkungen der Linie 797 wurden angepasst, der korrigierte Fahrplan ist als Anlage 9 beigelegt.

Zu 3.) Die Verkehrsbeschränkungen des Shuttleverkehrs wurden angepasst, der korrigierte Fahrplan ist als Anlage 10 beigelegt.

B36. Einsatz von Reservefahrzeugen

In der Antwort Nummer B18 der Bieterinformation Nr. 1 wurde festgelegt, dass die in Anlage F angegebenen Reservefahrzeuge zur Fahrzeugflotte gehören.

Demzufolge müssten die Reservefahrzeuge gemäß Formulierung in Punkt 1.5.4 der Leistungsbeschreibung („Eine Fahrzeugmehrung liegt vor, wenn durch die Fahrplanänderung

eine Erweiterung der in Anlage F zum Angebot dargestellten Fahrzeugflotte notwendig wird“) auch für eine Fahrplanausweitung herangezogen werden. Wir möchten die ursprüngliche Frage deswegen nochmals anhand eines Beispiels erläutern: In der morgendlichen Verkehrsspitze sind drei B-Fahrzeuge eingeplant, außerdem steht ein B-Fahrzeug als Reserve zur Verfügung. Durch eine Fahrplanänderung werden in der morgendlichen Verkehrsspitze in Zukunft vier B-Fahrzeuge benötigt. Muss der Konzessionsnehmer für diese Fahrplanausweitung dann sein Reservefahrzeug heranziehen (da es zur Fahrzeugflotte gehört), mit der Gefahr, dass bei einem Fahrzeugschaden dann Fahrten ausfallen? Oder würde in diesem Fall eine Fahrzeugmehrung nach Punkt 1.5.4 der Leistungsbeschreibung vorliegen?

Antwort:

Die Reservefahrzeuge sind bei der Ermittlung, ob die Fahrplanänderung zu einer Fahrzeugmehrung führt, selbstverständlich nicht zu berücksichtigen.

B37. Zeitpunkt der Zuschlagsentscheidung

In der Antwort Nummer B4 in der Bieterinformation Nr. 1 wurde festgelegt, dass dem Aufgabenträger erst nach der endgültigen Entscheidung über die Bestellung der Option mitgeteilt wird, welches Unternehmen gewonnen hat, damit die Entscheidung über die Bezuschlagung der Option allein aus finanziellen Erwägungen heraus erfolgt. Demzufolge kann auch erst zu diesem Zeitpunkt der Zuschlag über das Grundangebot erfolgen. Im Gegensatz dazu wurde in der Ziffer 10 der Angebotsbedingungen folgendes erläutert: „Aus Termingründen kann voraussichtlich erst Ende Mai endgültig über den Zuschlag der optionalen Regiobuslinie entschieden werden. Es ist gleichwohl geplant, wie üblich zügig nach der Angebotsöffnung und der Angebotsauswertung den Zuschlag über das Grundangebot zu erteilen, um dem Konzessionsnehmer das Thema Fahrzeugbeschaffung zu erleichtern. Die Entscheidung über den Zuschlag der Option wird dann bis spätestens 31.05.2019 nachgeholt.“ Nach unserem Verständnis widerspricht die Bieterinformation in diesem Falle den Angaben der „Angebotsbedingungen“. Wir bitten die Vergabestelle um Aufklärung.

Antwort:

Die Regiobuslinie kann aufgrund der Vorgaben des Förderprogramms des Landes Baden-Württemberg erst verzögert zugeschlagen werden, da der Zuschlag erst nach Erhalt des Förderbescheides erteilt werden darf. Gleichwohl muss der Aufgabenträger zügig nach Angebotsöffnung intern darüber entscheiden, ob die Regiobuslinie zugeschlagen werden soll, um hierauf aufbauend dann den Förderantrag zu stellen. Aus diesem Grund widerspricht die Bieterinformation 1 nicht der Ziffer 10 in den Angebotsbedingungen, das es sich hier um zwei verschiedene Sachverhalte handelt. Zum einen die interne Entscheidung der betreffenden Aufgabenträger, die Regiobuslinie zuschlagen zu wollen und den entsprechenden Förderantrag beim Land Baden-Württemberg zu stellen und zum anderen die formale Zuschlagserteilung im Rahmen des Vergabeverfahrens, die erst nach Ablauf des Verfahrens über den Förderantrag erfolgen kann.

B38. Abrechnung nur nach Leistungsbaustein C ohne Berücksichtigung der Lohnkostenmehrung

In dem Punkt 1.5 der Leistungsbeschreibung wird festgelegt, dass Angebotsanpassungen nur nach dem Leistungsbaustein C abgerechnet werden können, wenn sie in Summe den Wert von 1 % des ursprünglichen Angebotsvolumens in Fahrplankilometern überschreiten. Allerdings bewirken Angebotsanpassungen nicht nur Veränderungen in der Anzahl der Fahrplankilometer, sondern auch in der bezahlten Arbeitszeit. Beispielsweise fallen bei der

Entzerrung des Fahrplans einer verspätungsanfälligen Linie in der Regel mehr bezahlte Stunden an. Die Fahrplankilometer bleiben jedoch unverändert und damit entfällt die zugehörige Zuschusserhöhung. Ein weiteres Beispiel wäre die Verkürzung einer Linie, mit gleichbleibendem Fahrplan, aber längeren Wendezeiten – dann würden sich die Fahrplankilometer verringern. Neben den laufabhängigen Kosten würde sich gem. Baustein C auch der Zuschuss verringern. Die bezahlte Arbeitszeit hingegen verharrt auf gleicher Höhe. Diese Umstände werden bislang durch den Leistungsbaustein C nicht angemessen berücksichtigt. Wir möchten den VRN deswegen bitten, Möglichkeiten aufzuzeigen und vorzuschlagen, wie mit diesen – nicht unwesentlichen – Sachverhalten umgegangen werden kann bzw. wie diese abgerechnet werden können.

Antwort:

Leistungsbaustein C ist bewusst als Mischkalkulation angelegt. Bitte kalkulieren Sie das mit der dargestellten Problematik verbundene Risiko entsprechend in Ihre Kilometersätze ein.

B39. Abrechnungsfaktor

Im Abschnitt 9.1.1 der Leistungsbeschreibung wird zur Fortschreibung der Energiekosten als Basisjahr das Jahr 2017 festgelegt. Weiter heißt es: „Für die erstmalige Anwendung der Preisindizierung im Jahr 2019 gilt somit der Faktor (2019/2017)“

1. Interpretieren wir richtig, dass die Energiekosten des Jahres 2019 im Folgejahr 2020 (nach Vorliegen des Jahresindex 2019) spitz abgerechnet wird?
2. Interpretieren wir richtig, dass für 2020 der Faktor (2020/2019) gilt?

Antwort:

Zu 1.) Ja, die Energiekosten des Jahres 2019 werden auf Grundlage des Jahresindex 2019 spitz abgerechnet.

Zu 2.) Bei der Fortschreibung der Energiekosten wird als Basiswert immer der Indexwert des Jahres 2017 angesetzt. Für die erstmalige Preisindizierung im Jahr 2019 gilt der Faktor (2019/2017). Im Jahr 2020 gilt der Faktor (2020/2017) usw.

B40. Stadionverkehre und Sonderverkehre – Kosten für Beseitigung von Vandalismusschäden und Verschmutzungen, Leistungsbeschreibung

Gehen wir recht in der Annahme, dass Kosten, die für die Beseitigung von Vandalismusschäden und Verschmutzungen nach der Durchführung der Stadionverkehre und Sonderverkehre entstehen, durch den Konzessionsgeber erstattet werden?

Antwort:

Nein, solche Kosten sind als Risiko in den Leistungsbaustein D des Stadionverkehrs mit einzupreisen, der über die Kombiticketeinnahmen finanziert wird.

B41. Anschaffungskosten für Position „Zusatzfahrzeug“, Anlage C – Kalkulationsblätter – Tabellenblatt „Zusatzfahrzeuge“

In den Kalkulationsblättern – Tabellenblatt „Zusatzfahrzeug“ – sind die Kosten für die Anschaffung von zusätzlichen Fahrzeugen anzugeben. Für das Fahrzeug der Kategorie A ist

dieser Wert gemäß Kap. 22.1 Angebotsbedingungen auch wertungsrelevant (Alter 2 Jahre – Einsatz ab dem 2. Betriebsjahr). In der Neufassung von Kap. 1.5.5 Leistungsbeschreibung wird deutlich, dass im Fall einer Erhöhung des Fahrzeugbedarfs in der Vertragslaufzeit das notwendige Investment auf Grundlage von § 2 VOL/B einvernehmlich festgelegt wird. Die in den Kalkulationsblättern enthaltenen Angaben stellen nach Kap. 1.5.5 lediglich ein „Muster“ dar.

1) Gehen wir daher recht in der Annahme, dass die in den Kalkulationsblättern getätigten Angaben zu Anschaffungskosten in der Laufzeit des Vertrages nicht verbindlich sind, sondern lediglich einen „Richtwert“ darstellen?

2) Gehen wir recht in der Annahme, dass dieser „Richtwert“ in der Vertragslaufzeit nur für die in Kap. 22.1 dargestellten Bedingungen gilt, d.h. Bestellung eines zusätzlichen A-Fahrzeugs ab dem 2. Betriebsjahr (zum 12.12.2020) und Fahrzeugalter 2 Jahre? Wir weisen darauf hin, dass ein zwei Jahre altes Gebrauchtfahrzeug auf dem Fahrzeugmarkt so gut wie nicht verfügbar ist.

3) Welche Kalkulationsgrundlagen gelten für die anzugebenden Anschaffungskosten für das Fahrzeug der Kategorie B? (Fahrzeugalter, Ausstattung etc.)

4) Gehen wir recht in der Annahme, dass die Angaben im Tabellenblatt „Zusatzfahrzeug“ nur als Richtwert für EIN Fahrzeug gelten – und nicht für eine Vielzahl von nachzubestellenden Fahrzeugen?

5) Da ein A-Fahrzeug bis zu 10 Jahre und ein B-Fahrzeug bis zu 20 Jahre alt sein darf, ist es reine Spekulation, einen Preis für ein Fahrzeug anzugeben, welches in Abhängigkeit des Bestellzeitpunktes und der restlichen Vertragsdauer zwischen 0 und 9 Jahre (A-Fahrzeug) bzw. 0 und 19 Jahre (B-Fahrzeug) alt sein darf. Daher schlagen wir vor, die Fahrzeugnachbeschaffung auf Grundlage von § 2 VOL/B abzurechnen und als Angebots- und Wertungsbestandteil zu streichen.

Antwort:

Das Kalkulationsblatt ist nur insofern als Muster zu verstehen, als das konkrete Alter und der konkrete Einkaufspreis sowie die verbleibende Abschreibungszeit (Restvertragslaufzeit) flexibel sind. Die „Verhandlungen“ nach VOL/B beschränken sich daher an die Anpassung dieser Ausgangsgrößen an die realen Werte zum Zeitpunkt der Nachbestellung, alle anderen Angaben sind fix angeboten.

Dies wird für jedes nachzubestellende Fahrzeug jeweils einzeln so gehandhabt.

B42. Wertung – Leistungsbaustein C – Leistungsmehrung, Kap. 22.1 der Angebotsbedingungen, Bieterinformation – Antwort auf Frage B5

Verstehen wir es richtig, dass die Antwort auf Frage B5 die Regelung in Kap. 22.1 der Angebotsbedingungen ersetzt, sodass in der Wertung nicht von einer „zuschussrelevanten Leistungsmehrung um 2 % pro Jahr“ ausgegangen wird, sondern von einer einmaligen zuschussrelevanten Leistungsmehrung um 2 %? Zu welchem Zeitpunkt wird diese einmalige Leistungsmehrung in der Wertung umgesetzt – bereits zur Betriebsaufnahme zum 15.12.2019? Zur Übersichtlichkeit und Eindeutigkeit wäre eine Korrektur der Vergabeunterlagen hilfreich.

Antwort:

Nein, mit Bieterinformation B5 wollten wir verdeutlichen, dass Sie Kap. 22.1 falsch verstanden hatten. Das Kapitel ist so zu verstehen, wie es in Antwort B5 dargelegt wurde, daher besteht auch kein zu korrigierender Widerspruch in den Unterlagen.

B43. Erläuterung zu Leistungsbaustein Option B1 Spätverkehr

Wir bitten die Vergabestelle um Erläuterung bezüglich des beschriebenen Nebenangebots für den Leistungsbaustein Option B1 Spätverkehr: Gemäß Punkt 8 der Angebotsbedingungen können Nebenangebote nur gewertet werden, wenn sie „eine bessere Erschließung bzw. ein für die Fahrgäste attraktiveres Betriebskonzept“ ermöglichen und sie werden dafür mit der Angebotsqualität des Hauptangebotes verglichen. Gleichzeitig erwähnt die Vergabestelle sowohl in den „Angebotsbedingungen“ unter Punkt 8 als auch in der Leistungsbeschreibung unter Punkt 1.4.1.4 die Möglichkeit, statt der geforderten Regelfahrten im Baustein B1 die zusätzlichen Fahrten lediglich in Form eines Rufbusses zu erbringen. Das Angebot der gleichen Leistung durch einen Rufbus statt eines Regelverkehrs kann allerdings nicht als Angebotsverbesserung oder als „für die Fahrgäste attraktiveres Betriebskonzept“ gelten. Wir bitten die Vergabestelle um Erklärung, wie genau die Erläuterungen zur Option B1 zu verstehen sind. Ebenso erlaubt die Vergabestelle den Einsatz von Kleinbusfahrzeugen. Gehen wir hier Recht in der Annahme, dass, da im Hauptangebot Solofahrzeuge der Kategorie A gefordert sind, die Vergabestelle hier nur Kleinbusse der Kategorie A zulässt?

Antwort:

Die Fahrpläne für die Option B1 entsprechen irrtümlich dem Status Quo-Rufbusangebot und werden mit Anlage 12 zu dieser Bieterinformation ausgetauscht. Außerdem sind in Anlage 13 die entsprechend angepassten Kilometerwerte nach Kapitel 1.8. beigefügt.

Der neue Fahrplan ist gegenüber dem flexiblen IST-Zustand ausgedünnt. In einem Nebenangebot kann dieser Fahrplan unter gleichzeitiger Flexibilisierung wieder auf das aktuelle Niveau verdichtet werden. Ein solches Nebenangebot ist dann insgesamt gleichwertig zum ausgedünnten Regelverkehr.

B44. Zuordnung der P/PKM im Leistungsbaustein B2

Werden im Falle der Aufnahme des Leistungsbausteines B2 die im Rahmen der Erhebungen gem. VRN-EAR nach zwei und weiteren fünf Jahren ermittelten P/PKM dem Linienbündel Sinsheim Süd zugeordnet oder sind diese abzugrenzen und wenn ja, was passiert mit diesen abgegrenzten Werten?

Antwort:

Der Bieter kann für die Regiobuslinie zum Betriebsstart eine Absetzung gem. § 7 Anlage 6 der Satzung zum Verbundtarif (EAR) beantragen. Diese ist dann gem. § 29 EAR i.V.m. § 25 EAR im Rahmen der Nacherhebung des Gesamtbündels spitz abzurechnen. Mit dieser Spitzabrechnung hat das Bündel dann wieder einen Gesamt-P/Pkm-Schlüssel, es wird kein separater Schlüssel für die Einzellinie gepflegt.

B45. Ausgleichsmitteln nach §15 ÖPNVG BW, Kap. 10 Leistungsbeschreibung i.V.m. Anlage 8

Die Mittel nach §15 ÖPNVG BW werden gemäß Anlage 4 zur Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar (Anlage 8 der Vergabeunterlagen) ausgereicht. Die Leistungsbeschreibung weist für das Linienbündel Sinsheim Süd einen Betrag in Höhe von 112.739 EUR und für das Linienbündel Sinsheim Nord einen Betrag in Höhe 102.418,93 EUR aus. Die Ermittlung des Anspruchs erfolgt im § 5 Ausgleichsleistung der Anlage 4 der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar gem. § 16 Abs. 4 Satz 1 ÖPNVG BW. Wir können die Berechnung nicht nachvollziehen. Bitte teilen Sie uns für das MAXX-Ticket, die Wochenkarte, die Monatskarte

sowie für das Semesterticket die ungedeckten Kosten infolge der Tarifvorgabe nach §13 mit, die gem. Punkt 4 zur Anwendung kommen.

Antwort:

Aufgrund der Neugestaltung der Abrechnungsregelung für den Ausbildungsverkehr durch das ÖPNVG-BW wurde die Abrechnungsregelung ab 2018 geändert. Die Linienbündel erhalten Ausgleichsmittel auf Basis der allgemeinen Vorschrift gem. § 5 der Anlage 4 zur Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar. Der Berechnung liegen die festgestellten Stückzahlen 2017 und die Tarife von 2018 zugrunde. Die dargestellten Ausgleichsbeträge stellen bis zur Spitzabrechnung, bei der die Stückzahlen auf die festgestellten Stückzahlen von 2018 aktualisiert werden, die vorläufigen Ausgleichsbeträge für 2018 da.

Die Aufteilung der Stückzahlen sowie die Aufgliederung in die einzelnen Preisstufen erfolgt auf gem. § 34 der Anlage 6 zur Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif.

Dies vorausgeschickt erläutern wir die Angaben in Kapitel 10.1.2.1 und 10.2.2.1 nochmals im Detail wie folgt:

Sinsheim Nord**Wochenkarten**

Stückzahlen ungemindert	63,05	§ 5 Ziffer 1
Stückzahlen gemindert	56,75	§ 5 Ziffer 2 f.

Gem. § 5 Ziffer 4

Preisstufe	0	1	2	3	4	5	6	7	Summe
Stückzahlen	1,67	7,58	30,23	6,54	4,76	1,64	1,40	2,92	
ungeddeckte Kosten in €	2,20	3,50	4,30	5,80	7,20	8,60	9,20	10,80	
Ausgleichsbetrag in €	3,67	26,54	130,00	37,93	34,27	14,12	12,91	31,56	291,00

Monatskarten

Stückzahlen ungemindert	0	§ 5 Abs. 1
Stückzahlen gemindert	0	§ 5 Abs. 2 f.

MAXX-Ticket

Stückzahlen ungemindert	25.907,64	§ 5 Ziffer 1
Stückzahlen gemindert	23.316,88	§ 5 Ziffer 2 f.

Preis MAXX-Ticket	43,10 €	lt. Preistabelle
ungeddeckte Kosten MAXX	14,37 €	§ 5 Ziffer 4
Abzug ZRN-Mittel	9,99 €	§ 5 Ziffer 5

ungedeckte Gesamtkosten	4,38 €	
Ausgleich MAXX	102.127,93 €	

Ausgleichsmittel ÖPNVG-BW Mittel gem. Anlage 4	
Wochenkarte	291,00 €
Monatskarte	0,00 €
MAXX-Tickets	102.127,93 €
Gesamt	102.418,93 €

Sinsheim Süd**Wochenkarten**

Stückzahlen ungemindert	63,05	§ 5 Ziffer 1
Stückzahlen gemindert	38,08	§ 5 Ziffer 2 f.

Gemäß § 5 Ziffer 4

Preisstufe	0	1	2	3	4	5	6	7	Summe
Stückzahlen	1,12	5,09	20,29	4,39	3,19	1,10	0,94	1,96	
ungedeckte Kosten in €	2,20	3,50	4,30	5,80	7,20	8,60	9,20	10,80	
Ausgleichsbetrag in €	2,46	17,81	87,24	25,45	23,00	9,48	8,66	21,18	195,28

Monatskarten

Stückzahlen ungemindert	87,30	§ 5 Ziffer 1
Stückzahlen gemindert	78,57	§ 5 Ziffer 2 f.

Gemäß § 5 Ziffer 4

Preisstufe	0	1	2	3	4	5	6	7	Summe
Stückzahlen	5,41	14,58	29,03	22,21	2,97	2,01	0,78	1,58	
ungedeckte Kosten in €	6,40	13,70	13,10	28,60	21,20	26,50	27,80	32,00	
Ausgleichsbetrag in €	34,65	199,78	380,26	635,14	63,05	53,29	21,66	50,47	1.438,30

MAXX-Ticket

Stückzahlen ungemindert	26.605,73	§ 5 Ziffer. 1
Stückzahlen gemindert	23.945,15	§ 5 Ziffer 2 f.

Preis MAXX-Ticket	43,10 €	lt. Preistabelle
ungedeckte Kosten MAXX	14,37 €	§ 5 Ziffer. 4
Abzug ZRN-Mittel	9,73 €	§ 5 Ziffer. 5
ungedeckte Gesamtkosten	4,64 €	

Ausgleich MAXX	111.105,51 €	
-----------------------	---------------------	--

Ausgleichsmittel ÖPNVG-BW Mittel gem. Anlage 4	
Wochenkarte	195,28 €
Monatskarte	1.438,30 €
MAXX-Tickets	111.105,51 €
Gesamt	112.543,82 €

B46.

Wie ist die Formulierung „ein in Vollzeit angestellter Fahrer muss bei gleicher arbeitsvertraglich oder tarifvertraglich festgelegter Sollarbeitszeit nach beiden Tarifverträgen denselben Lohn erhalten“ in Abschnitt 7.2 der Leistungsbeschreibung zu verstehen?

- a) Muss der Fahrer den gleichen Stundenlohn der Entgelttabelle erhalten? In dem Fall würden jedoch bestimmte Leistungen, die üblicherweise in Tarifverträgen vereinbart werden (wie zB. Urlaubsgeld, Weihnachtsgeld, Zuschläge und Zulagen etc.) nicht in den Entgeltvergleich einfließen.
- b) Muss der Fahrer im Monat/Jahr bei gleicher tarifvertraglich oder arbeitsvertraglich festgelegter Sollarbeitszeit denselben Lohn erhalten, der sich aus dem Stundenlohn und den weiteren in den Tarifverträgen festgelegten Entgeltbestandteilen (Zulagen, Zuschläge, Weihnachtsgeld, Urlaubsgeld etc.) zusammensetzt?

Antwort:

Das LTMG ist aus Sicht der Vergabestelle im Sinne der Variante b) zu verstehen.

B47. Dienst und Umlaufpläne

Im Abschnitt „2.2.1 f) Dienst- und Umlaufpläne“ wird verlangt, dass das VU dem Aufgabenträger 2 Wochen vor Inbetriebnahme die fertigen Dienst- und Umlaufpläne zur Verfügung stellt. Um diese Frist einhalten zu können, bitten wir um eine Festlegung seitens des Aufgabenträgers und der Vergabestelle, dass spätestens 2 Monate vor Inbetriebnahme die letzten Änderungswünsche gegenüber dem ausgeschriebenen Fahrplan an den Konzessionsnehmer übermittelt werden. Nur so kann eine fristgerechte Fertigstellung der Dienst- und Umlaufpläne unter Einbeziehung von Betriebsräten o.Ä. sichergestellt werden. Ansonsten gehen wir davon aus, dass keine Pönalezahlungen aufgrund einer verspäteten Lieferung der Dienst- und Umlaufpläne anfallen. Wir bitten die Vergabestelle um Bestätigung.

Antwort:

Es sind auf jeden Fall 2 Wochen vor Betriebsstart die Pläne zu liefern. Sollten Änderungswünsche der Konzessionsgeber, die später als 2 Monate vor Inbetriebnahme ausgesprochen wurden, dann noch nicht eingearbeitet sein, führt dieser Sachverhalt für sich genommen zu keiner Pönalisierung.

B48. Rücksprache Fahrpersonal

Laut Leistungsbeschreibung Ziffer 8.1 Buchst. D) will sich der Konzessionsgeber bei Anfragen und Beschwerden vorbehalten, direkt Rücksprache mit dem Fahrpersonal zu halten und dort bzw. beim Konzessionsnehmer Stellungnahmen einzufordern. Vertragspartner des Konzessionsgebers ist der Konzessionsnehmer, nicht dessen Fahrpersonal. Dem Konzessionsnehmer obliegen nicht nur die vertraglichen Pflichten zur Bearbeitung von Anfragen und Beschwerden, sondern zugleich die Organisation eines ordnungsgemäßen und sicheren Fahrbetriebs, der wiederum beispielsweise die Vermeidung von Störungen des Fahrpersonals während der Fahrt sowie die Einhaltung von Pausenzeiten als arbeitsfreie Zeiten umfasst. Gleichzeitig ist der Konzessionsnehmer für die Wahrnehmung seiner vertraglichen Verpflichtungen auf einen direkten Informationsfluss vom Konzessionsgeber an den Konzessionsnehmer (und umgekehrt) angewiesen. Vor diesem Hintergrund halten wir eine direkte Rücksprache des Konzessionsgebers mit dem Fahrpersonal des Konzessionsnehmers – erst recht eine etwaige Einforderung von Stellungnahmen beim Fahrpersonal – bereits nicht für geeignet, um eine ordnungsgemäße Vertragserfüllung durch den Konzessionsnehmer zu gewährleisten. Darüber hinaus ist eine solche Vorgehensweise weder erforderlich noch angemessen und verstößt damit gegen den vergaberechtlichen Grundsatz der Verhältnismäßigkeit (§ 97 Abs. 1 Satz 2 GWB). Wir bitten die Vergabestelle deswegen darum, in der o.g. Regelung die Worte „direkt Rücksprache mit dem Fahrpersonal zu halten und dort bzw.“ gestrichen werden.

Antwort:

Soweit die Frage andeutet, dass eine direkte Rücksprache während der regulären Dienst- und Pausenzeiten erfolgen soll, wird klargestellt, dass dies selbstverständlich nicht der Fall ist. Es ist auch nicht vorgesehen, den Konzessionsnehmer bei solchen Gesprächen auszuschließen, sodass sichergestellt ist, dass die Kommunikation nicht am Konzessionsnehmer vorbei erfolgt. Insofern ist nicht ersichtlich, inwiefern die Regelung rechtlich bedenklich sein sollte.