

# SERVICE konkret

Öffentlicher Personennah-  
verkehr (ÖPNV)

Ausschreibungsempfehlungen

**Vergabe von gemeinwirtschaftlichen Leistungen**  
**im Sinn von § 13 a des Personenbeförderungsgesetzes**  
**im Wettbewerb**

**Gemeinsame Empfehlung**

- **des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Technologie,**
- **des Bayerischen Landkreistags,**
- **des Bayerischen Städtetags,**
- **des Landesverbands Bayerischer Omnibusunternehmen (LBO),**
- **des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV),**
- **des Bayerischen Industrie und Handelskammertages (IHK-T Bayern),**
- **der Verkehrsgewerkschaft ÖTV**

**an die Aufgabenträger des**

**Öffentlichen Personennahverkehrs in Bayern**

	Seite
<b>I. Vorbemerkungen</b>	3
<b>II. Hinweise zum Vergabeverfahren</b>	3
<b>III. Umfang der Ausschreibungslose</b>	5
<b>IV. Einhaltung arbeits- und sozialrechtlicher Vorschriften</b>	6
<b>V. Unternehmensprofil; Einsatz von Auftragsunternehmern</b>	6
<b>VI. Beschreibung der Leistung</b>	7
<b>VII. Beschreibung der Qualität</b>	8
1. Eigenschaften des Fahrzeugs	9
2. Fahrpersonal	10
3. Haltestellen	10
4. Betriebs- und Servicequalität	10
5. Nachweis über die Abstellung der Fahrzeuge	11
6. Qualitätsmanagement	11
<b>VIII. Preise</b>	11
<b>IX. Zulassung von Nebenangeboten und Sondervorschlägen</b>	11
<b>X. Inhalt des Vertrags</b>	12
<b>XI. Wertung der Angebote</b>	14
<b>XII. Vergabeentscheidung</b>	14
<b>XIII. Beginn der Ausschreibung</b>	14
<b>XIV. Veröffentlichung der Ausschreibung</b>	15
<b>XV. Aufhebung der Ausschreibung bei Vorliegen von     eigenwirtschaftlichen Angeboten</b>	15
<b>Anlage 1 Tariftreueerklärung</b>	16
<b>Anlage 2 Kalkulationsschema<sup>^</sup></b>	18

## **I. Vorbemerkungen**

Diese Empfehlung befaßt sich ausschließlich mit dem Verfahren und den Inhalten der Ausschreibung von Linienverkehren, deren Gemeinwirtschaftlichkeit im Sinn von § 13 a des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) feststeht.

Diese Empfehlung gilt für diejenigen öffentlichen Linienverkehre, die aufgrund ihrer Gemeinwirtschaftlichkeit vom Aufgabenträger des ÖPNV auf der Grundlage von § 13 a PBefG vergeben werden. Der Inhalt der Empfehlung kann jedoch sinngemäß angewandt werden z. B. für die Fälle der Anmietung einer Verkehrsleistung durch den Inhaber einer Liniengenehmigung und des freigestellten Schülerverkehrs (§ 1 Ziff. 4d Freistellungsverordnung vom 30.08.1962).

## **II. Hinweise zum Vergabeverfahren**

1. Die Aufgabenträger sind durch die Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr zur Anwendung von § 13 a Abs. 1 Satz 3 des Personenbeförderungsgesetzes vom 15.12.1995 (BGBl I S. 1705) an die Einhaltung von Vergabevorschriften gebunden. Demnach hat die Vergabe nach der Verdingungsordnung für Leistungen (VOL) Teil A Abschnitt 1 vom 03.08.1993 (BAnz. Nr. 175 a vom 17.09.1993) zu erfolgen. Im übrigen gelten die allgemeinen haushaltsrechtlichen Bestimmungen.
2. In Einzelfällen kann es sachgerecht sein, von einer Ausschreibung der Leistung abzusehen (vgl. § 1 Abs. 3 S. 1 der o. g. Verordnung), wenn es sich um zusätzliche Leistungen zu einem eigenwirtschaftlich erbrachten Angebot handelt und die zusätzlichen Leistungen von einem Dritten nicht erbracht werden können, oder die Vergabe an einen Dritten in eine vorhandene Genehmigung nach § 13 PBefG nicht nur unwesentlich eingreifen würde. Dies kann beispielsweise der Fall sein, wenn
  - a) die weit überwiegende Zahl der Fahrten, die für die ausreichende Verkehrsbedienung einer Linie erforderlich sind, bereits von einem Verkehrsunternehmen eigenwirtschaftlich im Sinne von § 13 PBefG erbracht wird oder

- b) die gemeinwirtschaftliche Leistung Teil eines einheitlichen Verkehrsangebots ist (z. B. zur ausreichenden Verkehrsbedienung erforderliche gemeinwirtschaftliche Verlängerung einer vorhandenen, im übrigen eigenwirtschaftlichen Linie).

In diesen Fällen könnte eine Ausschreibung des gemeinwirtschaftlichen Teils des Linienverkehrs zu dem unerwünschten Ergebnis führen, daß die Genehmigung für den Linienverkehr an verschiedene Verkehrsunternehmer erteilt werden müßte und die Einheitlichkeit von Tarif, Fahrplan etc. für den Fahrgast nicht mehr gewährleistet wäre. In diesem Fall kann der gemeinwirtschaftliche Teil des Linienverkehrs durch freihändige Vergabe (§ 3 Abs. 4 Ziff. 4a VOL/A) oder mittels Auferlegung (§ 1 Abs. 3 der Verordnung zur Anwendung von § 13 a Abs. 1 Satz 3 PBefG) bei demjenigen Verkehrsunternehmen in Auftrag gegeben werden, das bereits den eigenwirtschaftlichen Teil des Linienverkehrs durchführt. Hierdurch werden auch die erforderlichen und sinnvollen unternehmerischen Gestaltungsmöglichkeiten gewahrt.

- 3. Eine Pflicht zur europaweiten Ausschreibung besteht nicht, da vor Verabschiedung der EU-Dienstleistungskordinierungsrichtlinie bzw. der EU-Sektorenrichtlinie durch den Rat die Vergabe von Konzessionen aus dem Anwendungsbereich der Richtlinie gestrichen wurde. Der Begriff der Konzession schließt auch die Fälle ein, in denen das vom Konzessionsnehmer erwirtschaftete Nutzungsentgelt nicht ausreicht und der Aufgabenträger eine darüber hinausgehende Ausgleichszahlung zum Defizitausgleich leistet. Begründung für das Vorliegen eines Konzessionsverhältnisses anstatt einer Dienstleistung ist, daß das für die Annahme einer der Dienstleistungskordinierungsrichtlinie bzw. Sektorenrichtlinie unterfallenden Dienstleistung erforderliche entgeltliche Leistungsaustauschverhältnis nicht im Verhältnis zwischen ÖPNV-Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen, sondern nur zwischen Verkehrsunternehmen und Fahrgästen vorliegt.

Eine europaweite Ausschreibung erscheint auch zur Herstellung von Wettbewerb nicht erforderlich und im Interesse der mittelständischen Unternehmen nicht sinnvoll. Im Falle einer europaweiten Ausschreibung müssen die Bieter darauf hingewiesen werden, daß spätestens zur Betriebsaufnahme ein inländischer Unterneh-

menssitz oder eine selbständige Niederlassung im Inland begründet sein muß. Andere Verkehrsunternehmen erfüllen nach derzeitiger Rechtslage nicht die Voraussetzungen für eine Genehmigung nach dem PBefG (Kabotageverbot).

### **III. Umfang der Ausschreibungslose**

Der mögliche Umfang der Ausschreibungslose ist zunächst vorgegeben durch den Umfang des Linienverkehrs, der als gemeinwirtschaftlich im Sinn von § 13 a PBefG festgestellt wurde. Hierbei ist auch das Tarifgefüge bestehender Gemeinschaftstarife, zum Beispiel von Verkehrsverbänden, zu berücksichtigen. Sofern in diesem Rahmen Spielräume bestehen, soll bei der Definition der Ausschreibungslose auf folgende Gesichtspunkte geachtet werden:

1. Die im PBefG auch für gemeinwirtschaftliche Verkehre vorgesehenen Gestaltungsrechte des Verkehrsunternehmens (Fahrplan, Tarif) sollen durch das Verkehrsunternehmen auch - im Rahmen der Vorgaben des Aufgabenträgers - praktisch wahrgenommen werden können. Sofern ein gesamter Linienverkehr gemeinwirtschaftlich ist, sollte daher möglichst nicht nur eine Teilleistung (z. B. einzelne Fahrten), sondern die Gesamtleistung einer Linie Gegenstand der Ausschreibung sein.
2. Entsprechend der vorhandenen mittelständischen Struktur des Verkehrsgewerbes sollen möglichst viele Verkehrsunternehmen in der Lage sein, Angebote abzugeben. Aus diesem Grund kann es sinnvoll sein, nicht zusammenhängende Linien gesondert auszuschreiben, bei zusammenhängenden Linien Lose zu bilden und Bietergemeinschaften zuzulassen.
3. Eine gleichzeitige Ausschreibung mehrerer nicht zusammenhängender Linien soll vermieden werden, wenn hierdurch einem unerwünschten Konzentrationsprozeß Vorschub geleistet würde.

#### **IV. Einhaltung arbeits- und sozialrechtlicher Vorschriften**

1. Die Einhaltung der arbeits- und sozialrechtlichen Vorschriften ist den anbietenden Verkehrsunternehmen und deren Auftragsunternehmern in den Vergabungsunterlagen vorzugeben. Insbesondere sind dies
  - die gesetzlichen Vorschriften, insbesondere die Lenk- und Ruhezeitvorschriften nach der Fahrpersonalverordnung i. V. m. der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85
  - die jeweils gültigen tarifvertraglichen Regelungen
  - für allgemeinverbindlich erklärte Tarifverträge. Insbesondere sind dies derzeit die für allgemeinverbindlich erklärten Mantel- und Lohntarifverträge für das private Omnibusgewerbe in Bayern, abgeschlossen zwischen dem Landesverband der Bayerischen Omnibusunternehmen (LBO) und der Verkehrsgewerkschaft ÖTV sowie der allgemeinverbindliche Tarifvertrag Nr. 1 über Mindestfahrerbesatzung vom 26.06.1991, gültig ab 01.10.1991. Darin ist festgelegt, daß jeder Unternehmer mit mehr als drei Kraftomnibussen verpflichtet ist, ab dem vierten und für jedes weitere Fahrzeug jeweils einen festgestellten Fahrer mit KOM-Schein einzustellen.
  
2. Die Einhaltung der arbeits- und sozialrechtlichen Vorschriften ist Bestandteil der Prüfung der Fachkunde, Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit des Bewerbers/ Bieters nach § 7 VOL/A. Im Rahmen des Nachweises seiner Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit hat der Bewerber/ Bieter die als Anlage 1 beigefügte Erklärung zur Einhaltung arbeits- und sozialrechtlicher Vorschriften vorzulegen. Die Erklärung ist Vertragsbestandteil. Das Kontrollinstrumentarium ist in Ziff. X. 8 dieser Empfehlung genannt

#### **V. Unternehmensprofil: Einsatz von Auftragsunternehmern**

1. Anbietende Unternehmen haben in ihrem Angebot folgende Angaben zu machen:
  - a) Angaben über Inhaber bzw. Gesellschafter;

- b) Angaben, ob das anbietende Unternehmen bereits Inhaber einer Genehmigung nach dem PBefG oder Betriebsführer gemäß § 2 Abs. 2 i. V. m. § 3 Abs. 2 PBefG ist.
  - c) Angaben über die zur Führung der Geschäfte bestellten Personen (entfällt bei Bejahung von b)
  - d) Angaben zum vorhandenen und bei Zuschlag geplanten Fuhrpark (Bestand an Fahrzeugen).
  - e) Angaben zum vorhandenen und bei Zuschlag geplanten zukünftigen Fahrpersonal des anbietenden Unternehmens (Zahl der sozialversicherungspflichtig und der regelmäßig geringfügig Beschäftigten, jeweils im Fahrdienst, Werkstattdienst und Verwaltungsdienst).
  - f) Angaben über Verkehrskooperationen, in denen das anbietende Unternehmen bereits tätig ist
  - g) Beim freigestellten Schülerverkehr sind geeignete Nachweise der Fachkunde, Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit nach den Vorschriften der VOL/A zu verlangen (entbehrlich bei Vorliegen einer Genehmigung nach dem PBefG)
2. Das Verkehrsunternehmen muß mit Abgabe des Angebots eine klarstellende Erklärung abgeben ob, in welchem Umfang und welche Auftragsunternehmer eingesetzt werden und ob diese über eine Genehmigung nach dem PBefG verfügen. Andernfalls sind geeignete Nachweise der Fachkunde, Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit der Auftragsunternehmer gemäß VOL/A vorzulegen. Der Einsatz scheinselfständiger Fahrer ist unzulässig.

## **VI. Beschreibung der Leistung**

Die Ausschreibung muß die zu erbringende Leistung und die gewünschte Qualität beschreiben, um die Vergleichbarkeit der Angebote zu gewährleisten und eine Wertung der Angebote nicht nur über den Preis, sondern auch über Leistung und Qualität zu ermöglichen. Die Ausschreibung soll Angaben enthalten über

1. den Linienweg,
2. das Leistungsangebot (z. B. Zahl der durchzuführenden Fahrten zu den verschiedenen Verkehrszeiten, jeweilige Fahrzeugkapazität),
3. Vorgaben zum Vertriebs-, Verkaufs- und Fahrgastinformationssystem,
4. die einzuhaltende Qualität (siehe unter Ziff. VII),
5. ggf. Vorgaben für Tarifbildung, Tarif, Tarifkooperationen,
6. die vorgesehenen finanziellen Regelungen (z. B. Verfahren zur Berechnung des Zuschusses; Dynamisierung des Zuschusses; Anpassung bei Leistungsänderungen; Anrechnung der Höhe der Einnahmen auf den geforderten Zuschuß; Einnahmenaufteilung in Verbänden; Einnahmenrisiko; Anreize für Einnahmensicherung und Einnahmensteigerung; Anrechnung von gesetzlichen Ausgleichsleistungen; evtl. Anrechnung von Werbeeinnahmen),
7. die Laufzeit der zu erbringenden Leistung:

Die Laufzeit soll in der Regel mindestens 5 Jahre und darf höchstens 8 Jahre betragen. Eine automatische Verlängerung der Laufzeit ist nicht vorzusehen. Die empfohlene Mindestlaufzeit von 5 Jahren ergibt sich aus der Mindestnutzungsdauer gemäß den Richtlinien zur Fahrzeugförderung. Die maximale Laufzeit von 8 Jahren ergibt sich aus der maximalen Genehmigungslaufzeit der Liniengenehmigung gemäß PBefG.

Bei einer beabsichtigten Laufzeit unter 5 Jahren - z. B. im Fall der probeweisen Einrichtung eines neuen Linienverkehrs - ist zu berücksichtigen, daß die Nachfrage erfahrungsgemäß erst nach 2 Jahren zuverlässig festgestellt werden kann.

## **VII. Beschreibung der Qualität**

In der Leistungsbeschreibung sollte möglichst der bisherige Qualitätsstandard der jeweiligen Linie nicht unterschritten werden.

Hierdurch wird vermieden, daß ein Verkehrsunternehmen, das bisher im Interesse der Fahrgäste eine hohe Qualität realisiert hat, bei einer Ausschreibung Nachteile erleidet. Im übrigen wird in den meisten Fällen ein Absinken der Qualität den Bürgern und Fahrgästen nicht vermittelbar sein. Die Forderung von höheren als den bisher vorhandenen Qualitätsmerkmalen darf nicht zur Diskriminierung führen, d. h. die geforderte Qualität darf nicht ausschließlich von einem Verkehrsunternehmen angeboten werden können.

Zur Beschreibung der Qualität sind Standards zu folgenden Kriterien festzulegen:

1. Eigenschaften des Fahrzeugs:

- a) Zahl der Sitz- und Stehplätze (VDV-Empfehlung: 4 Personen pro Quadratmeter Stehplatzfläche),
- b) maximales bzw. durchschnittliches Alter, maximale bzw. durchschnittliche Fahrzeuglaufleistung,
- c) Fahrzeuge die die Förderungsvoraussetzungen des Freistaats Bayern erfüllen, z. B.
  - Niederflurbusse,
  - Überlandlinienbusse,
- d) Antriebstechnik, Abgasnormen,
- e) Zusatzausstattungen: z. B. Hublift, Rampe, weitere Türen, Informationseinrichtungen, Verkaufseinrichtungen (Fahrscheindrucker, Entwerter), Funk, Bordinformationssystem, Betriebsleitsystem, Datenfunk, Bake-Funk, fahrzeugseitige Voraussetzungen für Ampelbeeinflussung,
- f) Lackierung,
- g) Anforderungen an Ersatzfahrzeuge,
- h) Sauberkeit / Reinigung / Maximalzeit bis zur Beseitigung von Verschmutzungen,
- i) Zustand bei Betriebsbeginn (z. B. Innentemperatur, keine Vereisungen außen).

2. Fahrpersonal

- a) fachliche Kompetenz, Ausbildung, Schulung, Nachschulungen, Nachweise hierüber, Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung,
- b) Kleidung, ggf. einheitliche Dienstkleidung,
- c) Serviceorientierung (z. B. Beherrschung der deutschen Sprache, Ortskenntnisse),
- d) maximaler Anteil von geringfügig Beschäftigten und Aushilfsfahrern (s. a. Ziff. IV. 1 zum Tarifvertrag Mindestfahrerbesatzung),
- e) kein Einsatz scheinselbständiger Fahrer (s. a. Ziff. V. 2),
- f) arbeitsmedizinische und arbeitssicherheitsrechtliche Betreuung,
- g) Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung bei Einsatz von Kleinbussen (Fahrer und maximal acht Fahrgäste)

3. Haltestellen

- a) Ausstattung (z. B. Gestaltung des Haltestellenständers, Sitzmöglichkeit, Wetterschutz, Beleuchtung),
- b) Informationsmöglichkeiten (z. B. Aushänge, dynam. Fahrplananzeige, Lautsprecherdurchsagen),
- c) Wartung, Instandhaltung, Reinigung.

4. Betriebs- und Servicequalität

- a) Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit
- b) Betriebssteuerung (z. B. Leitstelle, Betriebsfunk, Betriebsleitsystem, Anschlußsicherung zwischen eigenen und mit fremden Linien, Erreichbarkeit für andere Verkehrsunternehmen im Störfall, Information bei Störungen),
- c) Erreichbarkeit des Verkehrsunternehmens für Fahrgäste (z. B. Telefon, Büro, Betreuungskapazität im Störfall, Umgang mit Fundsachen), zeitliche Dauer der Erreichbarkeit,
- d) Außendienst für Störungsbehebung an Fahrzeugen; Ausrückwege und -zeiten für Ersatzfahrzeuge,
- e) maximale Entfernung der notwendigen Betriebseinrichtungen von der Linie,
- f) ggf. Anschluß an bestehende Steuerungssysteme.

5. Nachweis über das Abstellen der Fahrzeuge (z. B. Betriebshof, Umweltschutzstandards etc.)

6. Qualitätsmanagement

Durch ein zertifiziertes Qualitätsmanagement auf der Basis der Qualitätsstandards, die zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen vereinbart sind, kann die Einhaltung dieser Qualitätsstandards sichergestellt werden.

## **VIII. Preise**

In den Angebotspreisen dürfen unmittelbare freiwillige Zahlungen der öffentlichen Hand an Verkehrsunternehmen oder Erträge aus Tätigkeiten der öffentlichen Hand im Rahmen der kommunalen Daseinsvorsorge oder aus gewerblichen Tätigkeiten der öffentlichen Hand, die an den mit der Durchführung der Verkehrsleistung befaßten Unternehmensbereich abgeführt wurden, nicht enthalten sein. Dies gilt auch für Erträge aus dem kommunalen Querverbund (vergleiche § 1 Abs. 2 Satz 2 der Verordnung zur Anwendung des § 13 a Abs. 1 Satz 3 PBefG, BGBl I vom 20.12.1995 S. 1705).

Auf Verlangen des Auftraggebers/Aufgabenträgers haben die Bieter im Angebot unter Verwendung des vom Auftraggeber/Aufgabenträger vorgegebenen Kalkulationsschemas Bestandteile der Kalkulation anzugeben, die als Grundlagen für Änderungen während der Vertragslaufzeit erforderlich sind. Ein mögliches Kalkulationsschema liegt bei (Anlage 2). Im übrigen soll die Kalkulation vom Aufgabenträger besonders sorgfältig nachgeprüft werden, wenn Angebote im Verhältnis zu der zu erbringenden Leistung ungewöhnlich niedrig erscheinen. Er kann zu diesem Zweck auch die Kalkulation nach Maßgabe der VO PR 30/53 über die Preise bei öffentlichen Aufträgen vom 21.11.53 (BAnz. Nr. 244), zuletzt geändert durch die VO PR 1/89 vom 13.06.89 (BGBl. I S 1054) nachprüfen lassen.

## **IX. Zulassung von Nebenangeboten und Sondervorschlägen**

Nebenangebote und Sondervorschläge sollen zugelassen werden, um bereits bei der Abgabe der Angebote die unternehmerische Kreativität zu fördern sowie den ÖPNV und dessen Wirtschaftlichkeit zu verbessern. Die Nebenangebote müssen sich im Rahmen des Ausschreibungsgegenstands bzw. der betroffenen Linie bewegen und dürfen den vorgegebenen, beim bisherigen Linienverkehr vorhandenen Qualitätsstandard

nicht unterschreiten.

Die anbietenden Verkehrsunternehmen sollen aufgefordert werden, in ihrem Angebot Vorschläge zur Verbesserung des ÖPNV zu machen, z. B. hinsichtlich folgender Gesichtspunkte:

1. Erhöhung des Fahrgastaufkommens und der Erlöse (Einnahmensteigerung),
2. Optimierung und Effizienzsteigerung des Leistungsangebots (Kostensenkung, z. B. bei Linienweg, Fahrplan),
3. Verbesserung von Service und Qualität (Qualitätssteigerung).

## **X. Inhalt des Vertrags**

Als Bestandteil der Ausschreibungsunterlagen sollte ein Vertrag beigelegt werden.

Dieser kann u. a. folgende Regelungen enthalten:

1. - Klarstellung, daß Leistungsaustausch und Beförderungsverträge nur zwischen Verkehrsunternehmen und Fahrgästen zustande kommen.  
- Falls Umsatzsteuer entstehen sollte, wird diese vom Aufgabenträger getragen.  
- Abrechnungsmodalitäten.  
- Vorhaltung von Fahrausweisen, Verkaufssystem, Fahrgastkontrollen.
2. Meldung von Betriebsstörungen.
3. Im Einzelfall erforderliche Zustimmung des Aufgabenträgers für den Einsatz anderer Fahrzeuge
4. Erforderliche Zustimmung des Aufgabenträgers für den Einsatz von Auftragunternehmen.
5. Erbringen von Sonderleistungen auf Veranlassung des Aufgabenträgers; Abrechnung von Verstärkerfahrten, die das Verkehrsunternehmen aufgrund der Beförderungspflicht auf eigene Veranlassung durchführt.

6. Änderung von Linienweg / Haltestellen / Fahrplan auf Initiative des Verkehrsunternehmens bzw. des Aufgabenträgers.
7. Kontrollen, Vertragsstrafen (z. B. bei Leistungsausfällen, Fahrzeugmängeln, fehlendem Ersatzfahrzeug, gravierendem Fehlverhalten des Personals oder des Verkehrsunternehmens), Schiedsvereinbarung für die Festlegung der Vertragsstrafen.
8. Zur Kontrolle, ob die arbeits- und sozialrechtlichen Vorschriften in der Praxis eingehalten werden, ist der Aufgabenträger berechtigt, folgende Unterlagen in den Räumen der Betriebe einzusehen:
  - a) Lohnunterlagen (anonymisiert)
  - b) Tachoscheiben
  - c) fahrerbezogene tägliche Einsatzpläne
  - d) fahrerbezogene Arbeitszeitznachweise gemäß § 16 Abs. 2 des Arbeitszeitgesetzes

Bei der Kontrolle kann sich der Aufgabenträger von Gewerbeaufsicht, Arbeitgeberverbänden und Gewerkschaften beraten lassen und zu diesem Zweck Unterlagen an diese nach Maßgabe der datenschutzrechtlichen Bestimmungen weitergeben

9. Laufzeit, Kündigung; außerordentliche Kündigung bei groben Verstößen gegen Vertragsbedingungen, insbesondere bei Verletzung arbeits- und sozialrechtlicher Vorschriften.
10. Die Angaben des Verkehrsunternehmens sind subventionserheblich und evtl. Falschangaben können strafrechtliche Folgen haben.
11. Schiedsvereinbarung für Streitigkeiten aus der Durchführung des Vertrags.

## **XI. Wertung der Angebote**

Bei der Auswahl der Angebote, die für den Zuschlag in Betracht kommen, sind nur Bieter zu berücksichtigen, die für die Erfüllung der vertraglichen Verpflichtungen die erforderliche Fachkunde, Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit besitzen. Bei der Prüfung der Zuverlässigkeit sind insbesondere offensichtliche oder bekannte Verstöße gegen arbeits- und sozialrechtliche Vorschriften zu berücksichtigen. Der Zuschlag ist auf das unter Berücksichtigung aller Umstände wirtschaftlichste Angebot zu erteilen. Die Wirtschaftlichkeit eines Angebots kann unter anderem beeinflusst sein durch die Qualität der Erfüllung der Standards der Leistungsbeschreibung, z. B. in technischer, funktionsbedingter oder gestalterischer Hinsicht und den Preis.

Die Industrie- und Handelskammern bieten den Aufgabenträgern ihre Hilfe an, um in Zweifelsfällen Fragen der Fachkunde und der Firmierung zu klären.

## **XII. Vergabeentscheidung**

Die Vergabeentscheidung kann nur unter dem Vorbehalt der Genehmigung des Linienverkehrs nach PBefG erfolgen.

Der Aufgabenträger sollte darauf hinwirken, daß der Verkehrsunternehmer Personal des bisherigen Unternehmens im erforderlichen Umfang übernimmt. Dies gilt nicht für Fälle des § 613 a BGB (Betriebsübergang)

## **XIII. Beginn der Ausschreibung**

Eine Ausschreibung muß rechtzeitig vor Beginn der Leistungserstellung erfolgen. Der Zeitbedarf richtet sich nach dem Einzelfall. Der Zeitbedarf folgender Verfahrensschritte ist zu beachten:

1. Evtl. vorrangiges Genehmigungsverfahren nach § 13 PBefG (eigenwirtschaftlicher Verkehr) durch die Genehmigungsbehörde
2. Erstellung der Ausschreibungsunterlagen
3. Ausschreibung, Angebotsfrist
4. Bindefrist, Vergabeentscheidung
5. Genehmigungsverfahren nach § 13 a PBefG durch die Genehmigungsbehörde

6. Vorlaufzeit des Verkehrsunternehmens (evtl. erforderliche Investitionen etc.).

Die Bekanntmachung der Ausschreibung soll in der Regel mindestens sechs Monate vor dem beabsichtigten Betriebsbeginn liegen. Als Zeitpunkt des Betriebsbeginns soll in der Regel der allgemeine Fahrplanwechsel gewählt werden.

#### **XIV. Veröffentlichung der Ausschreibung**

Ausschreibungen sollten im Bayerischen Staatsanzeiger und in der örtlichen, bzw. regionalen Presse veröffentlicht werden. Außerdem sollten die Industrie- und Handelskammern unterrichtet werden. Ausschreibungen können ergänzend der Landesauftragstelle Bayern e. V., Joseph-Dollinger-Bogen 26, 80807 München, mitgeteilt werden, die geeignete Unternehmen direkt informieren wird.

#### **XV. Aufhebung der Ausschreibung bei Vorliegen von eigenwirtschaftlichen Angeboten**

Die Bieter haben die Möglichkeit, die ausgeschriebenen Verkehrsleistungen, gegebenenfalls mit einem Nebenangebot (unter Ziffer IX zugelassen), als eigenwirtschaftliche Verkehrsleistungen anzubieten.

Da Vergaberecht auf eigenwirtschaftliche Verkehre keine Anwendung findet, muß die Ausschreibung bei Vorliegen eines solchen annehmbaren Angebotes aufgehoben werden.

# E r k l ä r u n g

## zur Tariftreue und zur Einhaltung arbeits- und sozialrechtlicher Vorschriften

### **Einhaltung der Tarifverträge**

In meinem/unserem Unternehmen kommen folgende in Bayern geltende Tarifverträge zur Anwendung (Zutreffendes bitte ankreuzen bzw. ausfüllen):

- |  |                       |
|--|-----------------------|
| Tarifverträge für das private Omnibusgewerbe in Bayern (LBO/ÖTV) | <input type="radio"/> |
| Tarifverträge für den Öffentlichen Dienst                        | <input type="radio"/> |
| Folgende sonstige Tarifverträge                                  | <input type="radio"/> |

---

Ich/Wir erkläre/n, daß im Fall der Auftragserteilung die Entlohnung der in meinem/unser-em Unternehmen beschäftigten Arbeitnehmer zu keinen schlechteren Löhnen und Bedingungen erfolgt, als sie in den in meinem/unserem Unternehmen geltenden Tarifverträgen festgelegt sind.

### **Einsichtnahme in die Lohnabrechnungen und Arbeitszeitaufzeichnungen**

Auf Verlangen des Aufgabenträgers oder der Genehmigungsbehörde werde/n ich/wir diesem unverzüglich die Lohnabrechnungen und die Arbeitszeitanachweise der von mir/uns eingesetzten Arbeitnehmer vorlegen.

Ich bin /Wir sind damit einverstanden, daß der Aufgabenträger oder die Genehmigungsbehörde die Lohnabrechnungen und die Arbeitszeitaufzeichnungen auf Einhaltung der in meinem/unserem Unternehmen geltenden Tarifverträgen und der Lenk- und Ruhezeitenvorschriften hin überprüft. Das Einverständnis meiner/unserer eingesetzten Arbeitnehmer mit der Vorlage und Überprüfung der Lohnabrechnung habe/n ich/wir eingeholt.

Der Aufgabenträger oder die Genehmigungsbehörde kann sich dabei vom Gewerbeaufsichtsamt, den Arbeitgeberverbänden oder den Gewerkschaften, unter Sicherstellung des Datenschutzes, beraten lassen.

-2-

### **Mindestzahl festangestellter Fahrer/innen**

In meinem/unserem Unternehmen wird entsprechend dem allgemeinverbindlichen Tarifvertrag Nr. 1 über Mindestfahrerbesatzung für Kraftomnibusse in Bayern vom 26. Juni 1992 ab dem vierten und für jedes weitere Fahrzeug jeweils ein/e festangestellte/r Fahrer/in mit KOM-Schein eingestellt.

### **Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten**

Die höchstzulässige Tageslenkzeit, die Lenkzeitunterbrechungen und die Wochenruhezeit nach der Fahrpersonalverordnung i.V.m. der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 werden in meinem/unserem Unternehmen eingehalten. Auch die nach dem allgemeinverbindlichen Manteltarifvertrag Nr. 5 vom 06. Juni 1991 höchstzulässige Monatsarbeitszeit von 210 Stunden wird in meinem/unserem Unternehmen nicht überschritten.

### **Verpflichtung der Nachunternehmer/Auftragsunternehmer**

Einen Einsatz von Nachunternehmern/Auftragsunternehmern mache/n ich/wir davon abhängig, daß diese bezüglich ihrer Entlohnung und der Einhaltung der arbeits- und sozialrechtlichen Vorschriften ebenso verfahren.

### **Auswirkungen bei Nichtabgabe der Erklärung und bei Falschangaben**

Mir/Uns ist bekannt, daß die Nichtabgabe oder unvollständige Abgabe dieser Erklärung, bzw. die Angabe falscher Tatsachen in dieser Erklärung, meinen/unseren Ausschluß aus dem Vergabeverfahren (§ 7, Nr. 5e VOL/A) zur Folge hat.

Mir/Uns ist bekannt, daß Falschangaben subventionserheblich sind und strafrechtliche Folgen haben können. Falschangaben können auch zu einem Widerruf der Genehmigung führen und berechtigen den Aufgabenträger zur Kündigung aus wichtigem Grund, ohne Einhaltung einer Frist.

---

\_\_\_\_\_  
Ort, Datum

Stempel und rechtsverbindliche Unterschrift (Unternehmen)

# Kalkulationsblatt für die Angebotsabgabe bei Ausschreibungen

## Kalkulation für die Omnibuslinie/n .....

	Bus 1	Bus 2	Bus 3
<b>1. Leistung:</b>			
Nutzleistung/Jahr	Wkm	Wkm	Wkm
Gesamtleistung (inkl. Leer-km)	Wkm	Wkm	Wkm

<b>2. Allgemeine Angaben:</b>			
Fabrikat / Hersteller			
Typ / Sonderausstattung			
Erstzulassung Monat/Jahr			
Sitz- / Stehplätze ohne Fahrer			

<b>3. Kalkulationsgrundlagen:</b>			
Kaufpreis (brutto)			
abzüglich Zuschüsse DM			
Kaufpreis (netto)			
Restwert n. kalk. Nutzungsdauer in %	%	%	%
Restwert n. kalk. Nutzungsdauer in DM			
Kalkulatorische Nutzungsdauer nach EZ	Jahre	Jahre	Jahre
Aufteilung d. Abschreibung: fest/variabel	/	/	/
Dieserverbrauch l/100 km			
Dieselpreis je Liter in DM			

(Anzahl)

**4. Kalkulation:** für ..... Busse

Abschreibung	DM
Zinsen	DM
Versicherungen	DM
Verwaltungskosten	DM
Reservevorhaltung	DM
Sonstige Kosten	DM
<b>Festkosten/Bus je Jahr</b>	DM

ggf. Abschreibung	DM
Kraftstoffkosten	DM
Reparatur, Wartung und Pflege	DM
Sonstige Kosten	DM
<b>Laufleistungsabhängige Kosten/Jahr</b>	DM

Fahrpersonalstunden / Jahr	DM
Stundensatz	DM
<b>Fahrpersonalkosten / Jahr</b>	DM

<b>Gesamtkosten / Jahr</b>	DM
----------------------------	----

**5. Preis je Leistungseinheit:** (z.B. Nutzwagen-km, Einsatztag, etc)**6. Erlöse:**

Tarifeinnahmen	DM
Ausgleichszahlungen nach § 45 a PBefG	DM
Ausgleichszahlungen nach SchwbG	DM
<b>Summe der Einnahmen</b>	DM

.....  
Datum, Firmenstempel und Unterschrift