



Vorlage AUT_32/2024
zur öffentlichen Sitzung des
Ausschusses für Umwelt und
Technik
am 22.11.2024

An die
Mitglieder
des Ausschusses für Umwelt und Technik

**Qualitätsvergaben im ÖPNV
hier: Anpassung Wertungskriterien**

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Umwelt und Technik stimmt folgenden Änderungen in den wettbewerblichen Verfahren zur Vergabe von Leistungen im straßengebundenen ÖPNV des Landkreises Ludwigsburg ab Dezember 2024 zu:

1. Anwendung des Durchschnittspreis-Modells (Variante 2) nach Ziffer 2a.
2. Anwendung der geänderten Qualitätskriterien nach Ziffer 2b.
3. Anpassung der einheitlichen Standards der Verbundlandkreise nach Ziffer 4
4. Änderungen bei der Bonusregelung nach Ziffer 5

Beratungsfolge:

Gremium	Zuständigkeit	Sitzungsdatum	Öffentlichkeitsstatus
Ausschuss für Umwelt und Technik	Beschluss	22.11.2024	öffentlich

Finanzierung:

Verfügbares Budget	Jahr	Finanzierungsbedarf	Finanzhaushalt		Fachbereich:
59.734.000 €	2024	59.734.000 €	Ergebnishaushalt	x	32
64.955.870 €	2025	64.955.870 €	Produktgruppe/Investitionsauftrag: 5470		
61.877.520 €	2026	61.877.520 €			
61.939.600 €	2027	61.939.600 €			
63.155.900 €	2028	63.155.900 €			
	spätere				
311.662.890 €	Summe	311.662.890 €			
Bemerkungen / Deckungsvorschlag: Verfügbares Budget lt. Haushaltsplanentwurf 2025.			Bezeichnung: Transferaufwendungen		

Klima-Auswirkung:

Gesamtergebnis des KlimaChecks:	Teilergebnis(se) des KlimaChecks:
++ Starke positive Klimawirkung!	Mobilität/ Straßenbau (++)
Begründung / Einordnung / Alternativen Prüfung:	
Die Anpassung der Qualitätskriterien schafft die Möglichkeit, den Nutzern des ÖPNV ein qualitativ hochwertigeres Angebot zu bieten und dadurch die Verkehrsmittelwahl zu beeinflussen.	

Sachverhalt und Begründung:

Am 03.12.2009 ist die Nahverkehrsordnung der EU über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (EU-VO Nr. 1370/07) in Kraft getreten. Die 10-jährige Übergangsfrist endete im Dezember 2019, so dass spätestens zu diesem Zeitpunkt alle Verkehrsleistungen in wettbewerblichen Verfahren vergeben sein mussten.

Die Verordnung legt zusammen mit dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) die Voraussetzungen des Marktzugangs für den öffentlichen Personenverkehr fest und verpflichtet die zuständigen Behörden zur Durchführung eines wettbewerblichen Verfahrens zwischen den Betreibern. Der Landkreis Ludwigsburg als Aufgabenträger im Busverkehr hat diese Vorgaben umgesetzt.

Die Verkehre im Landkreis Ludwigsburg sind in 13 sogenannte Linienbündel aufgeteilt, für die jeweils ein Vergabeverfahren auf Grundlage des vom Kreistag beschlossenen Nahverkehrsplans durchzuführen ist. Um die Vielzahl von Verfahren bewältigen zu können, erstreckten sich die Vergabeverfahren der ersten Vergaberunde über einen Zeitraum von vier Jahren, die letzten Betriebsaufnahmen fanden zum 1.1.2020 statt. Anfang des Jahres 2023 startete die zweite Vergaberunde mit den Vorabkennmachungen der Linienbündel LB1 „Korntal“ und LB12 „Vaihingen/Oberriexingen“.

Zum 1.1.2025 erfolgen nun im Landkreis Ludwigsburg in diesen beiden Linienbündeln die ersten Betriebsaufnahmen der zweiten Vergaberunde. Auf die Vorlage AUT_22/2024 zur heutigen Sitzung wird verwiesen.

Die erste Vergaberunde war als reiner Preiswettbewerb ausgestaltet, d.h. alleiniges Auswahlkriterium war der angebotene Preis. In der zweiten Vergaberunde sollten die Qualitätsmerkmale der Verkehre stärker in den Mittelpunkt rücken. Dies entsprach den Anregungen sowohl aus den kommunalen Gremien wie auch aus dem Unternehmerlager.

Der Preis sollte zwar weiterhin bei der Wertung ein bedeutendes Zuschlagskriterium sein, er sollte aber nicht mehr allein über den Zuschlag entscheiden. Die Verbundlandkreise haben sich deshalb neben dem Angebotspreis auf zusätzliche Wertungskriterien verständigt, die bei der Vergabeentscheidung Berücksichtigung finden.

In der Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Technik am 23.05.2022 (Vorlage TA_14/2022) wurde daher für die zweite Vergaberunde beschlossen, dass Verkehrsleistungen zukünftig nach neu festgelegten Wertungskriterien (70 Prozent Preis, 30 Prozent Qualität) vergeben werden.

1. Wertungskriterien der zweiten Vergaberunde

Nach den aktuell gültigen Wertungskriterien erhält den Zuschlag das wirtschaftlichste Angebot. Maßgeblich für die Wertung sind die Zuschlagskriterien „Angebotspreis“ zu 70 Prozent, „angebotene Mehrleistungen“ zu 5 Prozent, „angebotene Mindesteigenerbringungsquote“ zu 10 Prozent und „angebotene bessere Fahrzeugumwelteigenschaften“ zu 15 Prozent.

Für jeden Prozentpunkt wird 1 Wertungspunkt vergeben, damit können maximal 100 Punkte erreicht werden. Der Zuschlag erfolgt auf das Angebot mit der höchsten Punktzahl, bei Punktgleichheit entscheidet der niedrigere Angebotspreis.

a) Zuschlagskriterium 1: Preis (70 Prozent)

Über den Angebotspreis sind max. 70 Punkte erzielbar. Der niedrigste angebotene Gesamtpreis (Bestangebot) erhält die volle Punktzahl. Ein Angebot, das 30 oder mehr Prozent über dem Bestangebot liegt, erhält 0 Punkte. Dazwischen wird linear interpoliert.

b) Zuschlagskriterium 2: angebotene Mehrleistungen (5 Prozent)

Das Volumen der verbindlich angebotenen verkehrlichen Mehrleistungen (zusätzliche Fahrten oder Fahrtverlängerungen) wird in Fahrplanminuten und Fahrplankilometer gemessen. Der Wert der Mehrleistung wird anhand von Verrechnungspunkten ermittelt, welche in Abhängigkeit der Bündelgröße vorab festgelegt werden. Um die vollen 5 Wertungspunkte zu erhalten, muss die vorgegebene Anzahl an Verrechnungspunkten erreicht werden. Dazwischen wird linear interpoliert.

c) Zuschlagskriterium 3: angebotene Mindesteigenerbringungsquote (10 Prozent)

Die wertungsrelevante Bandbreite für die angebotene Mindesteigenerbringungsquote beträgt 50 bis 75 Prozent, wobei 50 Prozent die zu erbringende Mindestquote darstellt. Es sind max. 10 Punkte bei einer Eigenerbringungsquote von mind. 75 Prozent erzielbar. Die Einhaltung der Mindestquote von 50 Prozent ergibt 0 Punkte. Dazwischen erhält jeder Prozentpunkt mehr angebotene Eigenerbringung 0,4 Punkte.

d) Zuschlagskriterium 4: angebotene bessere Fahrzeugumwelteigenschaften (15 Prozent)

Der Einsatz von ausschließlich „emissionsfreien Fahrzeuge“ (Batterie, Wasserstoff) fließt mit 15 Punkten in die Wertung ein, „saubere Fahrzeuge“ (z.B. Einsatz von Dieselkraftstoff HVO100) erhalten die Hälfte, also 7,5 Punkte. Wird die Erfüllung nur für einen Teil der Vertragslaufzeit angeboten, werden die Punkte entsprechend gekürzt.

Die Evaluation der bisher durchgeführten Vergabeverfahren mit diesen Vergabekriterien in den Verbundlandkreisen ergab, dass die aktuellen Vergabekriterien nicht ausreichen, um ein qualitativ hochwertiges ÖPNV-Angebot sicherzustellen. Insbesondere wurden folgende Probleme identifiziert:

- Der Preis hat nach wie vor zu viel Gewicht.
- Die angebotene Mehrleistung wird als quantitatives und nicht als qualitatives Kriterium verstanden. Mehrleistungen werden vor allem zu den Zeiten und in den Bereichen angeboten, in denen sie günstig zu erbringen sind.
- Die Mindesteigenerbringungsquote wurde von jedem Verkehrsunternehmen in jeder Vergabe erfüllt und ist damit kein geeignetes Abgrenzungskriterium.
- Bessere Umwelteigenschaften führten bislang nur zum Angebot sauberer Fahrzeuge, emissionsfreie Fahrzeuge sind im Verhältnis zur aktuellen Gewichtung zu teuer. Dies liegt vor allem darin begründet, dass die von allen Seiten durch die hochlaufende Produktion erwarteten Preisrückgänge bei den emissionsfreien Fahrzeugen nicht eingetreten sind.

In der Praxis hat sich bei den bisherigen Angebotsbewertungen gezeigt, dass trotz angepasster Vergabekriterien in der ganz überwiegenden Zahl der Fälle das billigste Angebot akzeptiert werden muss und nicht das qualitativ hochwertigere Angebot. Leider geht das günstigste Angebot aber auch oftmals zu Lasten der Qualität. Wir müssen also festhalten, dass der geringe Wirkungsmechanismus den zusätzlichen Verwaltungsaufwand für die Durchführung und Auswertung der Qualitätsvergaben nicht rechtfertigt.

Zudem zeigt sich immer mehr, dass kleine und mittelständische Unternehmen oft Qualität bieten, aber in einem Preiskampf mit bundesweit oder international agierenden Großkonzernen und deren Wettbewerbstöchtern nicht mithalten können. Dieser Trend wird sich angesichts der erheblichen Kostensteigerungen im ÖPNV-Bereich eher noch verstärken.

Fazit:

Durch die aktuellen Qualitätskriterien können nur minimale Abweichungen im Angebotspreis aufgeholt werden können. Durch den Umstand, dass die Bieter relativ einfach Qualitätspunkte erhalten können (bspw. 10 Punkte aus der Mindesteigenerbringungsquote oder 7,5 Punkte für den Einsatz „sauberer Fahrzeuge“), ist der Angebotspreis noch ausschlaggebender, als dies auf den ersten Blick erscheint.

Obwohl aktuell theoretisch ein Angebot mit 12,5 Prozent höheren Kosten den Zuschlag erhalten könnte, hat sich in der Evaluation herausgestellt, dass tatsächlich maximal eine Preisabweichung von 5-7 Prozent über die Qualitätspunkte ausgeglichen werden kann.

2. Anpassung der Wertungskriterien

Um die Wirkung der Qualitätsvergaben zu steigern und um letztlich das gesetzte Ziel eines qualitativ hochwertigeren Verkehrsangebots zu erreichen, hat die Verwaltung in Zusammenarbeit mit den anderen Verbundlandkreisen einen neuen Rahmen für die Vergaben erarbeitet. Ziel war es, das von den Gremien festgelegte Verhältnis, dass die Qualität zu 30 Prozent den Ausschlag gibt, in den Wertungskriterien besser abzubilden.

a) Angebotspreis

Dazu soll die Bewertung des Angebotspreises angepasst werden, um die Wirkung eines extrem billigen Bestangebots zu entschärfen. Dies kann über eine Anpassung der Interpolation erreicht werden. Denkbar sind hier 2 Varianten:

Variante 1: Aktuelles Modell mit höherer Bandbreite (Bestpreis +72 Prozent)

Das aktuelle Modell wird beibehalten, die Bandbreite der Interpolation wird aber von 30 Prozent auf 72 Prozent erweitert. Der Bestpreis erhält weiterhin 70 Punkte. Ein Angebot, das 72 oder mehr Prozent über dem Bestangebot liegt, erhält 0 Punkte. Dazwischen wird linear interpoliert. Die 72 Prozent ergeben sich daraus, dass ein Angebot mit den maximalen 30 Qualitätspunkten dann 30 Prozent teurer sein kann als ein Angebot mit 0 Qualitätspunkten. Damit entspricht die Wertigkeit der Qualitätspunkte dem beabsichtigten Rahmen.

Variante 2: Interpolation nach dem Durchschnitt

Bei anderen Aufgabenträgern oder auch bei der NVBW kommt bereits heute ein Durchschnittspreis-Modell zur Anwendung.

Dabei wird der Durchschnitt aller Angebote ermittelt. Dieser Durchschnitt erhält die halbe Punktzahl (35 Punkte). 0 Punkte erhält ein fiktives Angebot mit dem 1,3-fachen des Durchschnitts (oder höher). Die volle Punktzahl (70 Punkte) erhält ein fiktives Angebot mit dem 0,7-fachen Preis des Durchschnitts (oder niedriger). Die Punkteermittlung für die dazwischenliegenden Preise erfolgt über eine lineare Interpolation. Auch bei dieser Variante kann ein Angebot mit den maximalen 30 Qualitätspunkten knapp 30 Prozent teurer sein als ein Angebot mit 0 Qualitätspunkten.

Fazit:

Mit beiden Varianten ist es möglich, der angebotenen Qualität ein größeres Gewicht im Vergleich zum heutigen Verfahren einzuräumen. Die Verwaltungen der Verbundlandkreise sprechen sich für die Variante 2 aus, die bereits bei anderen Aufgabenträgern erfolgreich zur Anwendung kommt.

b) Neue Qualitätskriterien

Neben der Anpassung der Preiswertung sollen die bisherigen Qualitätswertungskriterien durch einzureichende Konzepte (Fahrzeug-, Personal- und Qualitätskonzept) ersetzt werden.

Ein Konzept zeichnet sich dadurch aus, dass – im Unterschied zu den bisher verwendeten Kriterien – die Qualität nicht nur anhand von Zahlen (z.B. Preis, angebotene Fahrleistungen, Fahrzeuganzahl) bewertet wird. In einem Konzept bekommt der Anbieter seine Chance, schriftlich darzulegen, mit welchen Maßnahmen er die vom Aufgabenträger festgelegten Qualitätsziele erfüllen bzw. wie er eine noch bessere Qualität erzielen will.

Jedes dieser Konzepte erhält bis zu 10 Punkte. Insgesamt können weiterhin 30 Prozent der Gesamtwertung über die Qualität erreicht werden, wobei jedes Konzept 10 Prozent der Gesamtwertung ausmacht. Die eingereichten Konzepte werden Vertragsbestandteil.

Die Konzepte im Einzelnen:

- „Fahrzeugkonzept“ – (10 Wertungspunkte)
Die Bieter können bei den Fahrzeugen eine höhere Qualität anbieten, als sie nach dem Grundangebot erforderlich wäre (Fahrzeugkonzept). Ziel des Fahrzeugkonzeptes ist es, für den Fahrgast besonders attraktive Fahrzeuge bereitzustellen und eine gute Verfügbarkeit zur Sicherstellung der Verlässlichkeit des ÖPNV zu gewährleisten. Dabei können im Konzept beispielsweise besondere Fahrzeugumwelteigenschaften, Ausstattung der Fahrzeuge, Reinigung der Fahrzeuge, Anzahl an Reservefahrzeugen oder die Art der Abstellflächen zugesagt werden.
- „Personalkonzept“ – (10 Wertungspunkte)
Die Bieter können ein Personalkonzept einreichen, aus dem hervorgeht, wie der Bieter die in den Vergabeunterlagen geforderte Betriebsqualität mit einer ausreichenden Personaldecke sicherstellen will. Ziel des Personalkonzeptes ist es, durch unterschiedliche Maßnahmen qualifiziertes und einsatzbereites Personal in erforderlichem Umfang sicherzustellen; damit soll die Zuverlässigkeit der Verkehrserbringung gewährleistet werden. Das Personalkonzept soll insbesondere Aussagen zu einer ausreichenden Personaldecke, Fort- und Weiterbildung vor Betriebsstart und während der Vertragslaufzeit, Maßnahmen zur Mitarbeiterzufriedenheit (u.a. Sozialeinrichtungen), Entlohnung und beabsichtigten Maßnahmen zur Personalgewinnung enthalten.

- „Qualitätskonzept“ – (10 Wertungspunkte)

Die Bieter können ein Qualitätskonzept einreichen, in dem sie darstellen, wie sie die in den Vergabeunterlagen geforderte Betriebsqualität erreichen wollen. Es sind Angaben dazu zu machen, inwiefern die geforderten Qualitätsmaßstäbe bereits erfüllt werden und auf welchem Weg die übrigen erfüllt werden sollen. Ziel des Qualitätskonzepts ist es, eine möglichst hohe Qualität schon bei der Betriebsaufnahme und im Verlauf der gesamten Verkehrserbringung zu gewährleisten. Dazu gehört auch die Qualitätssicherung bei Fahrpersonal und bei Service und Kommunikation. Teil einer besonderen Qualität sind auch besondere Anstrengungen in Bezug auf Nachhaltigkeit oder Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrsbedienung. So soll insgesamt ein attraktiver und zuverlässiger ÖPNV für die Fahrgäste geschaffen werden.

Die von den Bietern angebotenen Konzepte werden jeweils mit einer vergleichenden Bewertung beurteilt. Dabei werden alle ausschreibungs- und vergaberechtskonformen Angebote miteinander verglichen. Im Ergebnis erhält das Angebot mit den besten Konzeptinhalten die vollen Punkte. Die restlichen Angebote erhalten jeweils Punkteabzüge. Im Rahmen der Bestbieterermittlung werden die Mitglieder der Bewertungskommission bewerten, ob durch das angebotene Konzept das festgelegte Ziel

- bestens (10 Punkte)
- gut (6 Punkte)
- befriedigend (3 Punkte) oder
- ausreichend (1 Punkt)

erreicht wird. Enthält ein Konzept keine oder keine inhaltlich plausible Darstellung oder fehlt das Konzept gänzlich, werden dafür 0 Punkte vergeben.

c) Vorteile der neuen Wertungskriterien

Zentrale Kriterien für die Nutzung des ÖPNV sind die Verlässlichkeit und die Verfügbarkeit des angebotenen Verkehrs, aber auch die Qualität des Angebots. Die von unseren Kunden wahrgenommene Qualität setzt sich aus vielen Bestandteilen zusammen. Dazu zählt die Hardware in Form der Fahrzeuge, aber auch das Personal oder die Information und Kommunikation spielen eine große Rolle. Unsere Kunden müssen sich bei der Nutzung unserer Verkehrsmittel wohlfühlen und sie im Interesse der Verkehrswende als echte Alternative zum Individualverkehr wahrnehmen.

Primäres Ziel der neuen Wertungskriterien ist es daher, die Qualität im ÖPNV des Landkreises zu erhöhen. Mit der Änderung der Wertungskriterien werden erkannte Mängel in den Vergabeunterlagen beseitigt. Auch wenn der Preis mit 70 Prozent das zentrale Wertungskriterium für die Vergabeentscheidung bleibt, wird mit der angepassten Interpolation des Preises die notwendige Berücksichtigung der Qualität erreicht, was bislang nicht ausreichend gelungen ist.

Durch die eingereichten Konzepte gibt das Unternehmen konkrete Zusagen ab, welche auch überwacht und eingefordert werden können. Der Wechsel hin zu Qualitätskonzepten bringt die Anbieter dazu, sich detaillierter und frühzeitiger mit der Leistungserbringung auseinanderzusetzen. Kleine und mittelständische Unternehmen aus der Region können ihre Expertisen bei der Ausgestaltung des Verkehrs in größerem Maße wie bisher wertungsrelevant einbringen. Insofern dient eine stärkere Berücksichtigung der Qualität auch dem Schutz dieser Unternehmen.

Durch die Anpassung ist es nach unserer Einschätzung möglich, eine höhere Qualität im laufenden Betrieb zu erreichen. Auch erhält der Aufgabenträger über die Konzepte bereits im Vorfeld einer Vergabe Einblicke, welche Maßnahmen das Unternehmen zur Sicherstellung der Qualität treffen möchte und kann diese entsprechend würdigen. „Schlechte“ Konzepte können erkannt und bewertet werden.

Die Inhalte der angebotenen Konzepte werden dauerhaft Teil der vertraglich geschuldeten Leistung, die Nicht- oder Schlechterbringung wird durch den Auftraggeber gemessen und kontrolliert sowie entsprechend den vertraglichen und gesetzlichen Vorgaben sanktioniert.

Erfüllt ein Unternehmen ein vorgelegtes Konzept über einen längeren Zeitraum nicht, soll als weitere Sanktion neben den rein monetären Strafen (die sich nach der Rechtsprechung auf maximal fünf Prozent des Auftragswertes belaufen dürfen) zusätzlich auch eine Kündigung des Vertrags und ein Ausschluss für mehrere Jahre von jeglichen Ausschreibungen im gesamten Verbundgebiet umgesetzt werden.

In den o.g. Aspekten sieht die Kreisverwaltung einen erheblichen Mehrwert der neuen Qualitätskriterien im Vergleich zu den bisherigen Kriterien.

3. Finanzielle Auswirkungen

Auch wenn wir durch die vorgeschlagenen Änderungen der Qualitätsbewertung ein höheres Gewicht einräumen, ist der Preis mit einem Wertungsanteil von 70 Prozent schlussendlich immer noch eine ausschlaggebende Größe. Qualitativ bessere Angebote zu einem angemessenen Preis können jedoch eher zum Zuge kommen wie bisher.

Die Verwaltung rechnet daher nicht mit signifikanten Mehrkosten. Diese Einschätzung resultiert aus der beispielhaften Anwendung der neuen Kriterien auf die bereits durchgeführten Vergabeverfahren. Von den sechs durchgeführten Vergaben, bei denen mehr als ein Angebot einging, wäre bei Anwendung des angepassten Wertungsverfahrens lediglich bei zwei Vergaben ein 3,37 Prozent bzw. 5 Prozent teureres Angebot zum Zuge gekommen.

Eine seriöse Kalkulation eventuell entstehender Mehrkosten ist allerdings nicht möglich. Entscheidend sind die Ergebnisse der anstehenden Ausschreibungen und der eingereichten Qualitätskonzepte. Die mögliche Kostensteigerung schätzen wir auf einen mittleren einstelligen Prozentsatz.

Bei einem positiven Beschluss des Ausschusses für Umwelt und Technik würden wir die neuen Vorgaben erstmals bei den zum Jahresbeginn 2025 anstehenden Ausschreibungen umsetzen. Finanzielle Wirkungen könnten dann frühestens ab dem Jahr 2026 entstehen.

4. Weitere Anpassungen in den Standards der Verbundlandkreise

In den Standards der Verbundlandkreise werden die grundsätzlichen Anforderungen an alle Verkehre definiert, die in jedem wettbewerblichen Verfahren einzuhalten sind. Unter anderem behandeln die Standards auch die Anforderungen an die eingesetzten Fahrzeuge. Im Rahmen der Überarbeitung der zur Anwendung kommenden Qualitätskriterien wurden auch zwei Punkte diskutiert, die in die Standards aufgenommen werden sollen.

a) Videoüberwachung in allen Fahrzeugen

Bereits heute statten einige Verkehrsunternehmen ihre Fahrzeuge mit einer Videoüberwachung aus. So hat z.B. die Fa. LVL, Ludwigsburger Verkehrslinien GmbH, alle Fahrzeuge entsprechend ausgerüstet. Gleiches gilt für die Fahrzeuge der Stuttgarter Straßenbahnen oder die Schienenfahrzeuge im Regionalverkehr sowie bei den Nebenbahnen.

Eine Videoüberwachung dient sowohl dem subjektiven Sicherheitsempfinden der Fahrgäste, kann gleichzeitig aber auch Vandalismusschäden reduzieren bzw. verhindern. Angesichts des zunehmend schwierigen Verhaltens einzelner Fahrgäste erscheint die Vorgabe, dass alle Fahrzeuge mit Videoüberwachungssystemen auszustatten sind, angebracht. Die Vorgabe soll auf die Neufahrzeuge beschränkt werden, eine Nachrüstung vorhandener Fahrzeuge ist aus Kostengründen nicht vorgesehen. Wird die Videoüberwachung bei der Bestellung des Fahrzeugs berücksichtigt, belaufen sich die Kosten bei vier Kameras und einer Aufnahmekapazität von 96 Stunden auf rund 4.000 Euro pro Fahrzeug. Die Lebensdauer des Systems entspricht der Nutzungsdauer der Fahrzeuge, d.h. in der Regel mindestens acht Jahre.

b) Einbau von Fahrerinnen in allen Fahrzeugen

Im Unterschied zu den Schienenfahrzeugen gab es bisher bei den Bussen im Verbundraum Stuttgart in der Regel keine Trennung zwischen Fahrpersonal und Fahrgästen. Auch wenn einige Unternehmen Fahrerinnen bereits standardmäßig in ihren Fahrzeugen einbauen ließen, war der Arbeitsplatz der Busfahrerinnen und Busfahrer in den meisten Fällen nicht abgeschirmt.

Während der Corona-Pandemie wurden in fast allen Fahrzeugen Trennscheiben nachgerüstet, um den Infektionsschutz des Fahrpersonals zu verbessern. Als Nebeneffekt dienen diese Trennscheiben auch dem Schutz des Fahrpersonals vor möglichen Übergriffen durch Fahrgäste. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass das Fahrpersonal auch Fahrkarten verkauft, d.h. mit Geld hantiert.

Inzwischen haben die Fahrzeughersteller den Einbau von Trennscheiben als Standardangebot aufgenommen und bieten sogenannte Fahrerinnen an. Aus unserer Sicht haben sich die Trennscheiben bewährt, das Fahrpersonal fühlt sich dadurch auch sicherer im täglichen Dienst. Wir schlagen daher vor, dass der Einbau von Fahrerinnen verpflichtend in die Standards aufgenommen werden soll. Die Vorgabe, dass die Fahrzeuge über Fahrerinnen verfügen müssen, soll ebenfalls auf die Neufahrzeuge beschränkt werden. Die Kosten belaufen sich pro Fahrzeug auf rund 1.500 Euro.

Beide Anpassungen erhöhen die Kosten der zum Einsatz kommenden Fahrzeuge, allerdings nur in geringem Umfang. Ein Standardlinienbus mit konventionellem Antrieb kostet rund 250.000 Euro, emissionsfreie Fahrzeuge liegen bei rund 500.000 bis 600.000 Euro. Es handelt sich u.E. um überschaubare Kosten, deren Mehrwert die höheren Kosten aufwiegt bzw. die sich sogar im Angebotspreis durch Einsparungen wegen zurückgehender Vandalismusschäden rechnen können.

5. Änderung bei der Bonusregelung

Bereits mit Beginn der ersten Vergaberunde wurde in Ergänzung zu den Vertragsstrafen auch ein Anreizsystem für besonders gute Leistungen eingeführt. Kriterium für die Ausschüttung des Bonus ist eine Kundenzufriedenheitswertung, welche auf Grundlage von Kundenbefragungen ermittelt wird. Der Auftragnehmer erhält ab dem zweiten vollständig betriebenen Kalenderjahr einen Bonus von bis zu 2 Prozent der jährlichen fortgeschriebenen Kosten. Der Bonus bemisst sich nach der Kundenzufriedenheit im Rahmen eines Kundenmonitorings, wobei die Höhe des Bonus von der im Linienbündel erreichten Durchschnittsnote der Kundenzufriedenheit abhängt.

Bisher steht der Bonus dem Verkehrsunternehmen zu. Tatsächlich hat aber das Verhalten des Personals bei seiner täglichen Arbeit einen sehr großen Einfluss auf die Kundenzufriedenheit. Hier schlagen wir daher vor, dass die Unternehmen zukünftig verpflichtet werden, 50 Prozent des erzielten Bonus an das im jeweiligen Linienbündel eingesetzte Personal auszuschütten.