

Wie müssen Vergaben
ausgestaltet sein, damit
Wirtschaftlichkeit und Qualität
einer Verkehrsleistung
gleichermaßen berücksichtigt
werden?

Ursprüngliches Thema

Wie müssen Vergaben ausgestaltet sein, damit sich Qualität durchsetzt

→ „Qualität“ ist fix in einer Vergabe.

Warum Vergabe?

- Um den Marktpreis für ein bestimmtes Produkt in einer Qualität festzulegen.
- Keiner will „zuviel“ für eine Leistung bezahlen.
- Setzt voraus:
 - Einen funktionierenden Markt! (Nicht Thema hier)
 - Eine unmissverständliche Beschreibung der auszuführenden Verkehrsleistung:
 - Linienführung, Angebot (Fahrplan)
 - Fahrzeuggrößen und Ausstattung
 - Anforderungen an das Fahrpersonal
 - Nebenleistungen (Regie, Information, Aufzeichnung, Abrechnung, uvm.)

Qualität - Definition

- Kann für unterschiedliche Interessen unterschiedliche Eigenschaften haben.
- Wichtigste Qualität ist die des Benutzers! Er soll das Angebot annehmen.
 - Bus fährt wenn er es braucht.
 - Zuverlässig: Regelmäßigkeit ist erkennbar – pünktlich!(?)
 - Saubere Fahrzeuge (und Haltestellen).
 - Sichere, aber gleichzeitig zügige Beförderung.
 - Freundliche Fahrer / Personal.

Wirtschaftlichkeit

- These: Je wirtschaftlicher eine Leistung hergestellt werden kann umso preiswerter wird sie für die Besteller!
- Besondere Ausführungen führen regelmäßig zu Extrakosten.
- „Geiz ist geil“ kann keine Prämisse sein, wenn eine hochwertige Ausführung verlangt wird.
- Verkehr ist eine Dienstleistung die von Menschen erbracht werden, entsprechend hoch ist der Anteil an Personalkosten (>50%).
- Fahrplan- und Umlaufgestaltung ist vor Allem auch Arbeitsplatzgestaltung für das Fahrpersonal.

Win – Win - Situation

Die Fahrpläne müssen den Belangen aller Beteiligten entsprechen:

- Aufgabenträger
 - kein Problem, er gibt die Fahrpläne vor!
- Öffentlichkeit
 - keine übergrossen „Geisterbusse“, die durch die Gegend geschickt werden.
 - Sichere Beförderung – möglichst unfallfrei!
- Fahrgästen, wie Eingangs schon geschildert.

Aber auch:

- Fahrer
 - Er muss davon angemessen leben können.
 - Für Ihn ist der Fahrplan „Arbeitsplatzgestaltung“.
 - Die Tätigkeit muss in seine „Work-Live-Balance“ passen.
- Unternehmer
 - Auch das Unternehmen muss von der Tätigkeit LEBEN können.
 - Er ist zudem wichtiger Steuerzahler (Gewerbesteuer, Körperschaftssteuer, uvm...)

Zeitliche Verteilung der Leistung

Verkehrsleistung ist nicht speicherbar, sondern muss „Just-in-time“ erbracht werden.

Problemfall Wochenendverkehr

Als Sozialstandard hat sich die 5-Tage Woche etabliert. Entsprechend Schwierig ist es, Fahrpersonal für das Wochenende zu finden.

- Auch andere Branchen leiden.

Besonders unbeliebt: der Samstag.

- Es gibt nicht einmal Zuschläge!

Aufgrund gesetzlicher Regelungen ist für Sonntagseinsätze ein Ausgleichstag unter der Woche vorgesehen.

- Regelmäßig sind für jeden Fahrer, der Sonntagsdienst hat, mindestens 3,5 komplette Fahrerdienste für jeden Wochentag (Mo-Fr) vorzusehen. Sonst kann der Fahrer nicht für Vollzeit ausgelastet werden.
 - 4 Fahrer Sonntag => 14 Fahrer Mo-Fr mit 112 Stunden Arbeitszeit.

Insbesondere im ländlichen Raum:

➤ Wechseldienste werden notwendig.

Schwachlastzeiten

- Hier besteht eine ähnliche Problemstellung.
- Umläufe enthalten hier regelmäßig einen sehr hohen Anteil an Standzeiten!
 - Nächtliches „Rumstehen“ ohne Vergütung.
- Die Tarifierung (WBO) führt zu Vergütungen, die regelmäßig der massiven Kritik der Beschäftigten ausgesetzt ist.
 - Krankmeldungen.
 - Arbeitsverweigerung.
 - Kündigungen.

Wochenende und Schwachlastzeiten

- Wer diese Problematiken in sein Angebot einpreist muss hoffen, dass seine Mitbewerber dies ebenso tun.
- Abhilfe schafft hier nur eine intensive Prüfung der Angebote, die berücksichtigt, ob der Unternehmer überhaupt genügend Personal und eine ausreichende Lohnsumme eingestellt hat, um die Verkehrsleistung zu bewältigen.
 - Übertariflich Vergütung ist zur Fahrergewinnung dringend notwendig.

Gestaltung der Fahrten und Fahrtfolgen (Umläufe)

Es soll ja um das Thema „Zuverlässigkeit“ gehen

Problemfall Umlauflängen und Auslastung

Regelmäßig werden Umläufe vorgelegt die:

- Auf einer Umlaufdauer von 15-20 Stunden:
 - Eine Lenkzeit von 10-15 Stunden beinhalten.
 - Eine tarifliche Arbeitszeit von 11-16 Stunden beinhalten.
 - Mindestens 1 oder mehrfach „geteilt“ sind.
- Oder ausschließlich aus „Spitzenverkehr“ (1 Fahrt morgens, mittags) bestehen.
- Das Ergebnis sind Fahrerdienste für die kaum noch Mitarbeiter gewonnen werden können, da im Vergleich mit anderen gewerblichen Arbeitsplätzen Aufwand und Ergebnis nicht stimmt.
 - Betrifft besonders die Ausschreibungen im ländlichen Raum.
 - Unregelmäßige und lange Arbeitszeiten / Wechseldienste.
 - Pausenabzug über die gesetzliche Regelung hinaus.
 - Arbeitsschutzpause: 30 Minuten bei 8 Stunden Arbeit sind die Regel
 $0,5/8,5 = 5,9\%$ „Pausenabzug“. WBO ab 01.01.23: 17%.
 - Wochenendarbeit!
 - Mangelnde Wertschätzung (Maskenkontrolle, schon wieder zu spät., Busse zu voll, uvm...)

Konflikt „Durchschnittskalkulation“

Wer die „Spitzen“ in seiner Kalkulation besonders berücksichtigt, indem er dafür Zuschläge vornimmt, hat in der Ausschreibung einen erheblichen Nachteil. Er herrscht die Auffassung:

- Im Übrigen ist es – wie in allen Branchen auch – die Entscheidung des Arbeitgebers, ob er etwaige „untätige Zeiten“ mit möglicherweise vorhandenen anderen im Betrieb anfallenden Tätigkeiten auffüllt oder nicht.

Über den Realitätssinn, der hinter dieser Aussage steht, möchte sich jeder selbst seine Gedanken machen.

- Der Mitarbeiter steht ja nicht auf dem Betriebshof.
- Irgendwann ist jeder Bus geputzt.
- Jeder Hof gefegt.
- Aber das Geld für die Bezahlung der Mitarbeiter immer noch nicht verdient.

Wendezeiten - Verspätungsausgleich

Das andere Extrem sind „Fahrtfolgen“ mit nicht vorhandenen oder minimalen Wendezeiten.

Planen Sie ausreichend Wendezeiten mit entsprechendem Verspätungsausgleich. Insbesondere:

- Wenn zum Linienbeginn oder im Verlauf der Fahrt auf Anschlüsse gewartet werden muss, dann muss diese Wartezeit auch zwingend in der folgenden Wende, spätestens übernächsten Wende auszugleichen sein.
- Sonst übertragen sich Verspätungen auf Folgefahrten, mit allen Konsequenzen. ==> da stimmt dann nichts mehr.
- BO-Kraft §11 „Fundsachen“: „Nach Beendigung jeder Fahrt haben Fahrzeugführer oder Schaffner festzustellen, ob Gegenstände zurückgeblieben sind...“ Die dafür notwendige Zeit ist einzuplanen!

Wendezeiten - Bereitstellung

Gleiches gilt zu Fahrtbeginn zur Durchführung der regelmäßig geforderten Serviceaufgaben und dem Fahrkartenverkauf.

- „Bereitstellungszeiten“ sind zwingend notwendig.
 - Für eine pünktliche Fahraufnahme.
 - Zum Geben von Auskünften.
- Sonst bleiben die Fahrgäste bis kurz vor Abfahrt im „Regen“ stehen.
- Schulbusse und Busse mit erheblichem Fahrgastaufkommen kommen ohne ausreichende Bereitstellung nicht rechtzeitig weg.
 - Sollten noch Anschlüsse notwendig sein, dann überträgt sich die Verspätung in das gesamte System, oder
 - Die Reisekette des Kunden bricht zusammen → ein bekannter Effekt.

Zielkonflikt ordentliche Planung vs. Ausschreibungsgewinn

Aus einer Ausschreibung - Frage:

In den Fahrplänen konnten wir keine Bereitstellungszeiten und Verspätungspufferzeiten finden. Ist dies richtig? Wir finden diese sehr wertvoll für einen stabilen Fahrplan.

Antwort der Vergabestelle:

Es ist richtig, dass diese Zeiten derzeit in den Fahrplänen dieses Linienbündels nicht enthalten sind. Falls diese während der Vertragslaufzeit vom Auftraggeber doch als nötig angesehen werden sollten, werden Bereitstellungszeiten und Verspätungspuffer als Leistungsänderungen aufgenommen.

Zielkonflikt für den Unternehmer / Bieter:

- Durch das ordentliche Einplanen der Zeiten werden aus „abzugsfähigen“ Unterbrechungen sehr schnell in erheblichem Umfang zu vergütende Zeiten, die durch eine „Nachbestellung“ im Minutenbereich niemals abgedeckt wird.
 - 2 Minuten Nachbestellung => 11 Minuten Lohnzeit mehr

Es geht auch anders – aus Vergabeunterlagen:

- An Starthaltestellen muss eine Bereitstellzeit von mind. 1 Minute zur Aufnahme und Bedienung von Kunden eingehalten werden.

Oder:

- Zusätzlich zu den tarifvertraglichen Sozialstandards gelten für alle eingesetzten Fahrerinnen und Fahrer folgende Bedingungen:
 - **Unterbrechungen von unter 15 Minuten dürfen nicht von der Arbeitszeit abgezogen werden und sind dem Fahrpersonal zu vergüten.**
- **In Konsequenz werden auch im WBO Tarifvertrag die „Abzugsfähigkeit“ von Unterbrechungen restriktiver gehandhabt werden müssen. Andere Tarifverträge sind längstens weiter: Hessen, Österreich, Schweiz.**

Unterbrechungen: Pausen oder Wartezeiten?

Das ist sowie so eine Sache mit „Abzug“:

Was sind denn Pausen?

Merkmale:

- Frei von Arbeit.
- Der Mitarbeiter kann seinen Aufenthaltsort frei wählen.
 - Er muss nicht beim Fahrzeug bleiben.
- Der Ort muss geeignet sein: Toilette, Handwaschbecken.

Aus bisher 1er einzigen Ausschreibung:

- Bei Lenkzeit-Pausen ab 20 Minuten Dauer muss dem Fahrpersonal der Zugang und das Verweilen in einem Pausenraum nach Arbeitsstättenregel ASR A4.2 mit WC-Zugang und Waschgelegenheit ermöglicht werden.

Alle Unterbrechungen, außer den gesetzlich vorgeschriebenen sind Wartezeiten für den Fahrer!

- **Ein Fahrer, dem nur Vergütung „abgezogen“ wird, der wird sich bei der Dienstverrichtung entsprechend verhalten.**

Problemfeld „Toilette“ und Waschbecken

Wird von Planern und Aufgabenträger bisher allgemein unterschätzt:

- Die Einplanung angemessener Möglichkeiten für Toilettengänge sind vom Auftragnehmer sicherzustellen.

Pausen im Aussenbereich:

- Zudem kann die Standzeit in der Wendeschleife an der Endhaltestelle problemlos abgewartet werden, da es sich hierbei um eine exklusive Busspur handelt. Für das Thema Sanitäranlagen kommt z.B. eine Vereinbarung mit dem Infozentrum direkt gegenüber oder mit dem Hotel/Gasthaus XYZ in Frage.

Für das Aufstellen von Toilettenhäuschen wird regelmäßig eine Genehmigung notwendig. Öffentliche Einrichtungen verfügen regelmäßig über geregelte Öffnungszeiten und möchten außerhalb dieser Zeiten keine „Toilettenbesuche“. Für Gaststätten – wenn überhaupt geöffnet – zählt Umsatz!

Fazit: Der Auftrag wird unkalkulierbar, da die notwendigen Informationen und Feststellung der Kosten in der Bearbeitungszeit nicht erhoben werden kann.

Fahrzeiten

Regelmäßig auch ein Ärgernis. Mit viel Aufwand geplante „Flugpläne“ werden nicht auf die Realisierbarkeit geprüft. Das Ergebnis sind dann Fahrpläne, die nach Betriebsaufnahme gleich wieder geändert werden müssen.

- Beachten Sie die Topographie?
- Mehr und Mehr werden auch Ortsdurchfahrten zu „TEMPO-30“ Zonen.
- Stichfahrten (bei Bedarf ?) kann das funktionieren? Regelmäßigkeit?
- Wird im Fahrzeitprofil nach Verkehrsbelastung unterschieden?

Vorsicht vor „Pufferzeiten“ innerhalb des Fahrplans, wenn Sie an der falschen Stelle eingelegt sind.

- Fahrgäste reagieren verärgert, wenn nicht zügig „durchgefahren“ wird.
- Zwar stimmt dann die „Durchschnittsgeschwindigkeit“, die Verspätungsproblematik bleibt.

Problematisch sind beispielsweise auch Fahrradmitnahmen, sofern das Rad auf einem Anhänger transportiert oder vom Fahrgast verladen werden soll.

- Der Fahrer bleibt verantwortlich für die Ladungssicherheit.
- Diverse Sportgeräte sind ungeeignet für die Mitnahme im Linienverkehr.

Schlussbemerkung

Eigentlich sind wir noch nicht am Ende mit dem Thema, aber die Zeit schreitet unablässig voran und so will ich noch darauf hinweisen, dass natürlich noch viele weitere Kriterien die Qualität des späteren Verkehrs einer Ausschreibung beeinflussen. Das sind insbesondere:

- ❖ die Maßstäbe der Vergütung: insbesondere auch bei On Demand Verkehren.
- ❖ mangelhafte Preisfortschreibungsregeln, die Preisentwicklungen unzulänglich berücksichtigen.
- ❖ das Thema Kalkulation mit „Aushilfen“ und Teilzeitkräften.
- ❖ Berücksichtigung von Überstunden.
- ❖ Mangelhafte Angebotsprüfung.

Und will noch ein paar „Stilblüten“ aus Ausschreibungen mitgeben:

Stilblüten:

Ein- oder Ausrückfahrt. Nicht in die Ermittlung der Ein- und Ausrückfahrten einbezogen werden dürfen Fahrten zum Parken des Fahrzeuges während Lenkzeitunterbrechungen oder Pausen.

Fahrtwunsches zu Zielhaltestelle des Fahrtwunsches auf direktem Weg). Fahrplanabschnitte, für die keine Abforderungen von Fahrgästen vorliegen (z.B. Ein- und Ausrückfahrten, Überführungsfahrten), werden nicht ausgeglichen.

Die Übernahme der Änderungen in eine durch den Auftragnehmer einzusetzende Fahrplanerstellungsoftware erfolgt unentgeltlich durch den Auftragnehmer. Der Auftragnehmer erstellt die Aushangfahrpläne nach den Vorgaben des Auftraggebers.

Kontakt Daten:

Verkehrsberatung
Matthias Hübner
2 Rue des Chênes
67480 Roeschwoog
Frankreich
mh@bus.partners