

Diese Bekanntmachung auf der TED-Website: <http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:319595-2016:TEXT:DE:HTML>

**Deutschland-Mannheim: Öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße
2016/S 178-319595**

**Öffentliche Vorinformation nach Art. 7 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 und
§ 8a Abs. 2 PBefG über die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages
für die Linienbündel Nördliche Bergstraße. Bensheim und Bürstadt**

Die Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH, B1, 3-5, 68159 Mannheim, DEUTSCHLAND beabsichtigt als lokale sowie regionale Aufgabenträgerorganisation im Kreis Bergstraße gemeinsam mit der Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (RMV), Alte Bleiche 5, 65719 Hofheim am Taunus als regionaler Aufgabenträgerorganisation im Gebiet des Kreises Darmstadt-Dieburg und der DADINA, Darmstadt- Dieburger Nahverkehrsorganisation, Europaplatz 1, 64293 Darmstadt als lokale Aufgabenträgerorganisation im Gebiet des Kreises Darmstadt-Dieburg gem. Art. 5 Abs. 3 VO 1370/07 zum 9.12.2018 einen Dienstleistungsauftrag im Sinne der VO 1370/2007 in Form einer Dienstleistungskonzession mit einer voraussichtlichen Laufzeit bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2028 zu vergeben. Das Vergabeverfahren wird voraussichtlich im September 2017 eingeleitet werden.

Von der Dienstleistungskonzession erfasst werden Busverkehrsleistungen (CPV-Code 60112000) im Kreis Bergstraße (NUTS-Code DE 715) und im Kreis Darmstadt-Dieburg (NUTS-Code DE 716) für folgende VRN-Buslinien:

Linienbündel Nördliche Bergstraße - Los 1; 669, 675 bis 679;

Linienbündel Bensheim - Los 2; 671, 673 und 674;

Linienbündel Bürstadt - Los 3; 652

Das Fahrplanangebot kann über die Fahrplanauskunft des VRN unter www.vrn.de abgerufen werden. Folgende Änderungen sind im Leistungsangebot vorgesehen:

Los 1: Die Linie 669 verkehrt nicht mehr zwischen Bickenbach und Alsbach, am Hinkelstein.

Los 2: Die Linie 674 erhält eine neue Konzeption oder kann gegebenenfalls eingestellt werden.

Die Vergabe erfolgt in 3 Losen, jedes Linienbündel bildet ein Los.

Die im Rahmen des Konzessionsvertrages neben dem Fahrplanumfang zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienungs zu beachtenden qualitativen und betrieblichen Vorgaben ergeben sich aus den Festsetzungen des Nahverkehrsplanes des Kreis Bergstraße sowie des Gemeinsamen Nahverkehrsplanes des Verkehrsverbund Rhein-Neckar (zu beachten sind diesbezüglich vor allem die Kapitel Qualität und Qualitätssicherung im Rahmen des GNVP). Es ist auf Grundlage der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar (Allgemeine Vorschrift) der Verbundtarif des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar inklusive aller Übergangstarifregelungen anzuwenden. Im Gebiet des Landkreises Darmstadt-Dieburg ist für den Binnenverkehr der RMV-Tarif anzuwenden.

Folgende Regelungen zu Tariftreue und Sozialstandards sind zur Sicherung der Betriebsqualität Teil der ausreichenden Verkehrsbedienungs:

Aufgrund der Arbeitsmarktsituation in der Metropolregion Rhein-Neckar müssen Unternehmen, die sich um den öffentlichen Dienstleistungsauftrag bewerben, ihren Beschäftigten zur Sicherung einer ausreichenden Qualifikation des Fahrpersonals bei der Ausführung der Leistung mindestens das sich aus den anzuwendenden Tarifverträgen festgelegte Entgelt zahlen sowie die in den Tarifverträgen festgelegten Arbeitsbedingungen zu garantieren.

Die anzuwendenden Tarifverträge und deren entgeltrelevanten Bestandteile sind in den Abschnitten 1 bis 3 „Tarifverträge für den Verkehr auf Straße (ÖSPV)“ im Staatsanzeiger für das Land Hessen Nr. 6 vom 8.2.2016, S. 197 ff. und auf der Internetseite der Hessischen Ausschreibungsdatenbank unter <http://www.had.de/vergabestellen-tarifvertraege.html> veröffentlicht.

Es ist als besonderer Sozialstandard gem. Art. 4 Abs. 5 Satz 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ein Tarifvertrag mit besonderen Regelungen für den Ballungsraumverkehr zu wählen. Die Verkehre sind unabhängig von der Definition des Ballungsraumverkehrs in den Tarifverträgen als solche im Ballungsraum einzustufen.

Zusätzlich zu den tarifvertraglich zu garantierenden Sozialstandards gelten für alle eingesetzten Fahrerinnen und Fahrer folgende Bedingungen zu Lenkzeitunterbrechungen und Pausen: Tarifvertraglich nicht als Arbeitszeit geltende Lenkzeitunterbrechungen und Pausen dürfen je Schicht maximal 60 Minuten betragen. Überschreiten die Lenkzeitunterbrechungen und Pausen diese Grenze, sind die die 60-Minuten-Grenze überschreitenden Zeiten der Arbeitsunterbrechungen der Arbeitszeit zuzurechnen. Als echte, nicht zu vergütende Freizeit im Sinne eines geteilten Dienstes zählt eine einmalige Arbeitsunterbrechung je Schicht von mindestens 2 Stunden, die am Wohnort (in Städten ist dies der jeweilige Stadtteil) des Mitarbeiters oder an einem mit adäquaten Sozialräumen (Küche, Ruheräume) ausgestatteten Betriebsstandort beginnen und enden. Die Vorhaltung von Sozialräumen ist in diesem Zusammenhang nicht relevant, sofern die Arbeitsunterbrechung länger als 4 Stunden dauert.

Erfolgt der Einsatz von Subunternehmern, haben diese ebenfalls die Einhaltung dieser Verpflichtungen zu garantieren. Folgende Regelungen zur Personalübernahme sind ebenfalls zur Sicherung der Betriebsqualität Teil der ausreichenden Verkehrsbedienung:

Die Bieter verpflichten sich im Rahmen ihres Angebotes, denjenigen Fahrer/innen einen Arbeitsvertrag anzubieten, die während der Vergabe im Betrieb des Altbetreibers des Linienbündels mindestens mit 70% der regulären Arbeitszeit eingesetzt sind und die zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme einen gültigen Arbeitsvertrag mit dem Altbetreiber vorweisen können. Der neue Arbeitsvertrag ist unbefristet und ohne Probezeit abzuschließen. Grundlage des Einstellungsangebotes müssen die im Unternehmen des Konzessionsnehmers für die übrige Belegschaft geltenden tarifvertraglichen und in Betriebsvereinbarungen geregelten Konditionen sein.

Auf die Fristsetzung des § 12 Abs. 6 PBefG wird ausdrücklich hingewiesen.