

# Leitfaden für **Qualitätskriterien bei der Vergabe von Busverkehrsdienstleistungen**

---

insbesondere soziale und  
ökologische Kriterien

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie  
Radetzkystraße 2, 1030 Wien  
[www.bmvit.gv.at](http://www.bmvit.gv.at)  
[infothek.bmvit.gv.at](mailto:infothek.bmvit.gv.at)

Wien, November 2016; Version 2

# Inhalt

1. Zulässigkeit von Qualitätskriterien, insbesondere soziale und ökologische Kriterien im Allgemeinen	3
2. Qualitätskriterien, insbesondere soziale und ökologische Kriterien in unterschiedlichen Funktionen bei der Vergabe von Busverkehrsdienstleistungen im Besonderen	5
2.1 Zuordnung Qualitätskriterien in Eignungs- und Auswahlkriterien, Leistungsanforderungen (technische Spezifikationen und sonstige Ausführungsbedingungen) und Zuschlagskriterien	5
2.2 Eignungs- und Auswahlkriterien, Leistungsanforderungen (technische Spezifikationen und sonstige Ausführungsbedingungen) und Zuschlagskriterien bei Busverkehrsdienstleistungen	6
3. Zur Bedeutung der im bmvit herausgegebenen Empfehlungen zu Qualitätskriterien einschließlich sozial- und ökologischen Kriterien in der Vergabe von Busverkehrsdienstleistungen	8
4. Empfohlene Qualitätskriterien einschließlich ökologischer und sozialer Kriterien bei der Vergabe von Busverkehrsdienstleistungen	9
4.1 Eignungskriterien	9
4.2 Eignungs- und Auswahlkriterien (bei zweistufigen Verfahren)	9
4.3 Leistungsanforderungen (technische Spezifikation und sonstige Ausführungsbedingungen)	10
4.4 Zuschlagskriterien	12

# 1. Zulässigkeit von Qualitätskriterien, insbesondere soziale und ökologische Kriterien im Allgemeinen

Qualitätskriterien, insbesondere soziale und ökologische Kriterien sind nach den Vergabevorschriften<sup>1</sup> anerkannt. Sie wurden durch die letzte Novellierung der Vergaberichtlinien<sup>2</sup> und des Bundesvergabegesetzes<sup>3</sup> sogar verstärkt. Bloß beispielhaft wird auf folgenden Vergabegrundsatz verwiesen, der - sowohl bei der klassischen Auftragsvergabe als auch bei der Sektorenvergabe – von den Auftraggebern zu berücksichtigen ist:

*"Im Vergabeverfahren kann auf die Beschäftigung von Frauen, von Personen im Ausbildungsverhältnis, von Langzeitarbeitslosen, von Menschen mit Behinderung und älteren Arbeitnehmern sowie auf Maßnahmen zur Umsetzung sonstiger sozialpolitischer Belange Bedacht genommen werden. Dies kann insbesondere durch die Berücksichtigung derartiger Aspekte bei der Beschreibung der Leistung, bei der Festlegung der technischen Spezifikationen, durch die Festlegung konkreter Zuschlagskriterien oder durch die Festlegung von Bedingungen im Leistungsvertrag erfolgen."<sup>4</sup>*

Dieser Vergabegrundsatz wird zu den einzelnen vergaberechtlichen Entscheidungen wie folgt konkretisiert: So finden sich Vorgaben zur Berücksichtigung von Qualitätssicherungsnormen und Normen für Umweltmanagement<sup>5</sup>, zur zwingenden Einhaltung der arbeits- und sozialrechtlichen Bestimmungen<sup>6</sup>, bei der Beschaffung von Straßenfahrzeugen sind Energie- und Umweltauswirkungen zu berücksichtigen<sup>7</sup>, allgemein sind Energieeffizienzbestimmungen zu berücksichtigen<sup>8</sup>, Umweltforderungen können weitgehend im Rahmen der Leistungsverzeichnisse und der Eignungsanforderungen berücksichtigt werden, dies unter anderem auch unter Verweis auf einschlägige, allgemein anerkannte Umweltgütezeichen<sup>9</sup>, der Verstoß gegen gesetzliche und behördliche Verpflichtungen, insbesondere gegen gesetzliche Vorgaben zur Zahlung von (Sozial)Abgaben, gegen das Ausländerbeschäftigungsgesetz, gegen kollektivvertragliche Vorgaben und gegen arbeitsrechtliche Anforderungen sind zulässige Ausschlusskriterien,<sup>10</sup> Anforderungen nach der Befähigung von MitarbeiterInnen, vorhandener Ausrüstung (zB Busse), Qualitätssicherungs- und Umweltmanagementmaßnahmen sind zulässige Eignungskriterien<sup>11</sup> und als Zuschlagskriterien dürfen unter anderem Kriterien wie zB Umwelteigenschaften, Kundendienst berücksichtigt werden, soweit sie in Zusammenhang mit dem Auftragsgegenstand stehen<sup>12</sup>.

Die Vergaberichtlinien<sup>13</sup>, welche in Österreich umzusetzen sind, verstärken die Qualitätskriterien im Allgemeinen und die Sozial- und Umweltkriterien im Besonderen, insbesondere auch auf der Ebene der Zuschlagskriterien. Bei der Bestimmung des besten Preis-Leistungsverhältnisses wird ausdrücklich auf die Einbeziehung qualitativer, umweltbezogener und/oder sozialer Aspekte Bezug genommen<sup>14</sup>. Wesentlich ist jedoch - wie bisher - die Verbindung dieser auch ökologischen bzw. sozialen Kriterien zum jeweiligen Auftragsgegenstand<sup>15</sup>. Flankiert wird diese verstärkte Bezugnahme auf ökologische und soziale Kriterien durch den ausdrücklichen Hinweis darauf, dass „umweltbezogene, soziale und/oder beschäftigungspolitische Belange als Bedingungen für die Auftragsausführung vorgesehen werden können“<sup>16</sup>. Hinzu kommen eine Verschärfung der Eignungskriterien und Ausschlussgründe für den Fall, dass

<sup>1</sup> Sektorenrichtlinie 2004/17/EG, Vergaberichtlinie 2004/18/EG; Bundesvergabegesetz 2006/BGBl I/17 idF BGBl II 292/2014 (kurz: BVergG 2006)

<sup>2</sup> Sektorenrichtlinie 2004/17/EG, Vergaberichtlinie 2004/18/EG; Bundesvergabegesetz 2006/BGBl I/17 idF BGBl II 292/2014 (kurz: BVergG 2006); Konzessionsrichtlinie 2014/23/EU, Vergaberichtlinie 2014/24/EU und Sektorenvergaberichtlinie 2014/25/EU

<sup>3</sup> Änderung des Bundesvergabegesetzes 2006 und des Bundesvergabegesetzes Verteidigung und Sicherheit 2012 (BGBl I 2016/7)

<sup>4</sup> § 19 Abs 6 BVergG bzw § 187 Abs 6 BVergG

<sup>5</sup> §§ 77 und 234 BVergG sowie Art 50 Vergaberichtlinie 2004/18/EG

<sup>6</sup> § 84 und § 241 BVergG bzw Art 27 Vergaberichtlinie 2004/18/EG

<sup>7</sup> § 80 und §237 BVergG

<sup>8</sup> § 80a BVergG

<sup>9</sup> § 96 Abs 4 und § 98 Abs 6 sowie § 246 Abs 4 und Abs 8 BVergG 2006; Art 53 und Art 23 Vergaberichtlinie 2004/18/EG

<sup>10</sup> § 68, §§ 72 f und § 228 und § 231 BVergG

<sup>11</sup> § 75 Abs 7 BVergG und Art 48 Vergaberichtlinie 2004/18/EG

<sup>12</sup> Präambel RZ 46 sowie Art 53 Vergaberichtlinie 2004/18/EG

<sup>13</sup> Sektorenrichtlinie 2004/17/EG, Vergaberichtlinie 2004/18/EG; Bundesvergabegesetz 2006/BGBl I/17 idF BGBl II 292/2014 (kurz: BVergG 2006); Konzessionsrichtlinie 2014/23/EU, Vergaberichtlinie 2014/24/EU und Sektorenvergaberichtlinie 2014/25/EU

<sup>14</sup> Art 67 Abs 2 Vergaberichtlinie 2014/24/EU

<sup>15</sup> Art 67 Abs 3 Vergaberichtlinie 2014/24/EU sowie RZ 89ff Präambel Vergaberichtlinie 2014/24/EU

<sup>16</sup> Art 70 Vergaberichtlinie 2014/24/EU

Unternehmer die geltenden umwelt-, sozial- und arbeitsrechtlichen Verpflichtungen nicht einhalten<sup>17</sup>, die fortgesetzte Berücksichtigung der Normen für Qualitätssicherung und Umweltmanagement<sup>18</sup> und die Berücksichtigung von Gütezeichen zum Nachweis spezifischer umweltbezogener, sozialer oder sonstige Merkmale<sup>19</sup>. Abweichend zu den bisher geltenden Vergabevorschriften ist der Auftraggeber in Zukunft berechtigt, vorzuschreiben, dass bestimmte kritische Aufgaben direkt vom Bieter bzw. dem Mitglied einer Bietergemeinschaft erbracht werden<sup>20</sup>. In diesem Sinn hat die Bundesvergabegesetznovelle 2016 und die Vergabe an Sub(sub)Unternehmer sowie die Eignungsanforderungen in Bezug auf Verhinderung von Lohn- und Sozialdumping verschärft.<sup>21</sup>

Diese zunehmende Verankerung auch von umweltbezogenen und sozialen Kriterien neben den gewohnten allgemeinen Qualitätskriterien wurde schon frühzeitig durch eine die Berücksichtigung von Qualitätskriterien, insbesondere der sozialen und ökologischen Kriterien fördernde Judikatur des EuGH ermöglicht, in der die Berücksichtigung der Beschäftigung von Langzeitarbeitslosen als Ausführungsbedingung für zulässig erachtet wurde<sup>22</sup>, in der ökologische Kriterien wie CO<sub>2</sub> und NO<sub>x</sub>-Ausstoß bei der Vergabe von Busverkehrsdienstleistungen<sup>23</sup> und der Anteil der erneuerbaren Energie bei der Lieferung von Strom grundsätzlich als zulässige Zuschlagskriterien erachtet wurden<sup>24</sup> und die Forderung nach Lieferung von Kaffee und Tee, die nachweislich aus ökologischer Landwirtschaft und fairem Handel stammen grundsätzlich als zulässiges Zuschlagskriterium und zulässige Leistungsanforderung festgestellt wurde.<sup>25</sup>

---

<sup>17</sup> Art 18 Abs 2 iVm Art 57 Abs 4 Vergaberichtlinie 2014/24/EU

<sup>18</sup> Art 62 Vergaberichtlinie 2014/24/EU

<sup>19</sup> Art 43 Vergaberichtlinie 2014/24/EU

<sup>20</sup> Art 63 Abs 2 Vergaberichtlinie 2014/24/EU

<sup>21</sup> Änderung des Bundesvergabegesetzes 2006 und des Bundesvergabegesetzes Verteidigung und Sicherheit 2012 (BGBl I 2016/7)

<sup>22</sup> EuGH Rs C-31/87 Beentjes

<sup>23</sup> EuGH Rs C-513/99 Concordia

<sup>24</sup> EuGH Rs C-448/01 EVN und Wienstrom

<sup>25</sup> EuGH Rs C-368/10 Max Havelaar. Auch wenn diese Forderung gemeinschaftsrechtskonform ist, wurde in concreto die diesbezügliche vergaberechtliche Umsetzung für unzulässig erklärt, weil die Kriterien zur Erlangung des hierauf abstellenden Umweltzeichens „Max Havelaar“ bzw. „Eko“ noch in den Ausschreibungsunterlagen genannt waren.

## 2. Qualitätskriterien, insbesondere soziale und ökologische Kriterien in unterschiedlichen Funktionen bei der Vergabe von Busverkehrsdienstleistungen im Besonderen

### 2.1 Zuordnung Qualitätskriterien in Eignungs- und Auswahlkriterien, Leistungsanforderungen (technische Spezifikationen und sonstige Ausführungsbedingungen) und Zuschlagskriterien

Qualitätskriterien, insbesondere ökologische und soziale Kriterien, sowie sonstige beschäftigungspolitische Überlegungen dürfen unzweifelhaft im Rahmen von Vergabeverfahren - so auch bei der Vergabe von Busverkehrsdienstleistungen - berücksichtigt werden. Zu beachten ist jedoch, dass sie - trotz ihrer nunmehr verstärkten Verankerung in dem neuen Vergaberichtlinienpaket 2014 - richtig eingesetzt werden. Zu unterscheiden sind Eignungs- und Auswahlkriterien, Leistungsanforderungen (Spezifikationen und sonstige Ausführungsbedingungen) und Zuschlagskriterien. Zu all diesen Ebenen lassen sich neben allgemeinen Qualitätsaspekten auch soziale und ökologische Kriterien berücksichtigen, es kommt jedoch auf deren Formulierung im Einzelfall unter Berücksichtigung des konkreten Beschaffungsgegenstandes an.

#### 2.1.1 Eignungs - und Auswahlkriterien

Eignungs- und Auswahlkriterien sind unternehmensbezogene Kriterien. Sie stellen auf das Unternehmen und dessen Eignung zum Zeitpunkt der Angebotsabgabe/Abgabe der Teilnahmeunterlagen ab und haben eine von der Gegenwart ausgehende Betrachtungsweise in die Vergangenheit. Eignungskriterien legen lediglich eine Mindestanforderung an die Eignung der Bewerber fest (zB kein Verstoß gegen Lohn- und Sozialdumpingvorschriften, Mindestausstattung mit Bussen), während Auswahlkriterien bei zwei oder mehrstufigen Vergabeverfahren herangezogen werden, um die zur Angebotsabgabe einzuladenden Bieter anhand deren Eignung auszuwählen.<sup>26</sup> Als Eignungs- und Auswahlkriterien kommen nur Kriterien infrage, die sicherstellen, dass der Unternehmer über die erforderlichen personellen und technischen Ressourcen sowie Erfahrungen bereits bei Angebotsabgabe bzw. Einladung zur Angebotsabgabe verfügen, um den ausgeschriebenen Auftrag in angemessener Qualität ausführen zu können. Bei der Bestimmung der jeweiligen Eignungs- und Auswahlkriterien ist auf die Art und Größe des jeweiligen Auftrags abzustellen.<sup>27</sup> Darüber hinaus sind derzeit die einforderbaren Eignungsnachweise mit den im Bundesvergabegesetz aufgezählten Nachweisen<sup>28</sup> limitiert. Auch wenn diese Limitierung mit der Umsetzung des Vergaberichtlinienpakets 2014 entfällt<sup>29</sup>, sollten sich Eignungskriterien auf Umstände beschränken, die mit dem auszuführenden Auftrag zusammenhängen und sich auch mit üblichen Nachweismitteln (Referenzbestätigungen, Ausstattungsbestätigungen - Bestätigung über Mitarbeiterzahlen) belegen lassen.

#### 2.1.2 Leistungsanforderungen (technische Spezifikationen und sonstige Ausführungsbedingungen)

Leistungsanforderungen (technische Spezifikationen und sonstige Ausführungsbedingungen) bestimmen den Inhalt des ausgeschriebenen Leistungsvertrages wie zum Beispiel für welche Kraffahrlinie die Busverkehrsdienstleistungen mit welchen Bussen zu welcher Qualität (Pünktlichkeit, Sauberkeit, Anschlusssicherheit etc.) erbracht werden. Ökologische und soziale Kriterien ebenso wie beschäftigungspolitische Überlegungen können nicht diskriminierend vorgegeben werden. Sie sind von allen Bietern in ihrem Angebot zu berücksichtigen und zu kalkulieren. Es sind Anforderungen, die im Auftragsfall jeder Unternehmer zu erfüllen hat.

---

<sup>26</sup> § 2 Z 20 lit a und c BVergG 2006

<sup>27</sup> § 70 Abs 1 BVergG 2006

<sup>28</sup> § 75 Abs 7 BVergG

<sup>29</sup> Art 58 Abs 4 Vergaberichtlinie 2014/24/EU

### 2.1.3 Zuschlagskriterien

Zuschlagskriterien sind der Maßstab, anhand dessen jene Angebote, die den Leistungsanforderungen entsprechen (vgl. 2.1.2) und von geeigneten Bietern stammen (vgl. 2.1.1), bewertet werden und das beste Angebot ermittelt wird.<sup>30</sup> Bewertet werden zusätzlich angebotene „Qualitäten“, die über die Anforderungen gemäß 2.1.2 hinausgehen, soweit sie durch die Zuschlagskriterien erfasst sind. Die Zuschlagskriterien müssen auftragsbezogen sein. Sie richten sich nicht unmittelbar an die Unternehmer und deren Leistung in der Vergangenheit, sondern bewerten das Angebot für die in der Zukunft liegende Auftragsdurchführung. Entscheidend bei den Zuschlagskriterien ist der - auch nach dem neuen Vergaberichtlinienpaket - geforderte Auftragsbezug<sup>31</sup>, wobei dieser Auftragsbezug zumindest insoweit abgeschwächt ist, als diese Verbindung zum Auftrag in „irgendeinem Lebenszyklusstadium“ sich auf die ausgeschriebene Dienstleistung beziehen muss. Auch diese Zuschlagskriterien dürfen nicht diskriminierend sein und keine Bieter bevorzugen. Sie müssen nach dem Leistungsgegenstand - zumindest in dem genannten weiten Lebenszyklusbegriff - gerechtfertigt sein.

### 2.1.4 Einschränkung Subvergaben

Bloß der Vollständigkeit halber sei angemerkt, dass eine Begrenzung der Zulässigkeit der Subvergaben derzeit<sup>32</sup> gemeinschaftsrechtswidrig ist.<sup>33</sup> Ausgeschlossen ist lediglich die Weitergabe des gesamten Auftrags.<sup>34</sup> Davon losgelöst ist der Auftragnehmer uneingeschränkt für jede Fehlleistung des Subunternehmers verantwortlich. Die Subvergabe ändert nichts an der uneingeschränkten Verantwortung und Haftung des Auftragnehmers für die Leistungserbringung.<sup>35</sup> Im Übrigen kann der Auftraggeber die Bekanntgabe des Anteils der beabsichtigten Subvergaben vom Bewerber/Bieter verlangen<sup>36</sup> und hat sich die Eignungsprüfung auch auf diese Subunternehmer zu erstrecken.<sup>37</sup> Auch Subauftragnehmer haben die Eignungskriterien zu erfüllen. Der Verstoß gegen gesetzlich vorgegebene ökologische, sozial- und arbeitsrechtliche Standards auch nur durch einen genannten Subauftragnehmer kann den Ausschluss des Angebots zur Folge haben.<sup>38</sup> Gleiches gilt selbstverständlich auch für die Leistungsanforderungen gemäß 2.1.2. Auch sie sind gegebenenfalls vom Subauftragnehmer einzuhalten; es spielt keine Rolle, wer diese Leistung in concreto ausführt. Lediglich der Anteil der beabsichtigten Subvergabe lässt sich nicht als "Zuschlagskriterium" heranziehen.

## 2.2 Eignungs- und Auswahlkriterien. Leistungsanforderungen (technische Spezifikationen und sonstige Ausführungsbedingungen) und Zuschlagskriterien bei Busverkehrsdienstleistungen

Qualitätskriterien, insbesondere ökologische und soziale Kriterien, sowie sonstige beschäftigungspolitische Überlegungen - wie in Pkt 1. und 2.1 dargelegt - sind gerechtfertigt. Daraus lassen sich im Einzelnen folgende Anforderungen an die Eignungs- und Auswahlkriterien, Leistungsanforderungen (technische Spezifikationen und sonstige Ausführungsbedingungen) und Zuschlagskriterien bei Busverkehrsdienstleistungen ableiten:

Vor allem nach dem neuen Vergaberichtlinienpaket lassen sich allfällige Verstöße gegen geltende ökologische, soziale und arbeitsrechtliche Regelungen ebenso wie festgestellte sonstige Qualitätsmängel in der Vergangenheit sanktionieren. Neben dem derzeitigen Ausschlussgrund des Verstoßes gegen das Ausländerbeschäftigungsgesetz<sup>39</sup> werden Verstöße gegen allgemeine sozialrechtliche Vorgaben, arbeitsrechtliche Regelungen, das Gleichbehandlungsgesetz und Umweltanforderungen als weitere ausdrückliche Ausschlussgründe verstärkt an Bedeutung gewinnen. Mit Umsetzung

<sup>30</sup> § 2 Z 20 lit d BVergG 2006

<sup>31</sup> Art 67 Abs 3, Vergaberichtlinie 2014/24/EU

<sup>32</sup> Die noch nicht umgesetzte Vergaberichtlinie 2014/24/EU ermöglicht zwar eine Begrenzung der Subvergabe auf „kritische Aufgaben“ (vgl Art 63 Abs 2). Aber auch nach Umsetzung der Vergaberichtlinie 2014/24/EU wird für Busvergaben in der Regel eine Einschränkung der Subvergaben nur schwer möglich sein, weil bei der gebotenen AEUV-konformen Auslegung Busverkehrsdienstleistungen idR keine „kritischen Aufgaben“ sind, die eine Beschränkung der Dienstleistungsfreiheit rechtfertigen.

<sup>33</sup> EuGH Rs C - 176/98 Holst Italia I und II; Art 63 Vergaberichtlinie 2014/24/EU; §§ 76 und 83 BVergG. Art 63 Vergaberichtlinie 2014/24/EU, wobei gefordert werden kann, dass bei bestimmten kritischen Aufgaben diese direkt vom Auftragnehmer zu erbringen sind. Inwieweit derartige kritische Aufgaben bei Busverkehrsdienstleistungen gegeben sind und gerichtlich bestätigt werden, ist zumindest fraglich.

<sup>34</sup> § 83 Abs 1 BVergG; EuGH Rs C-314/01 Siemens und ARGE Telekom.

<sup>35</sup> § 1313a ABGB

<sup>36</sup> § 83 Abs 2 BVergG bzw § 108 Abs 1 Z 2 BVergG

<sup>37</sup> §75 Abs 7 Z 9 BVerG und § 83 BVerG

<sup>38</sup> Art 71 und Art 63 Vergaberichtlinie 2014/25/EG

<sup>39</sup> § 71 BVergG

des Vergaberichtlinienpakets genügt schon ein vom Auftraggeber festgestellter Verstoß; die Anforderung an eine gerichtliche Verurteilung entfällt. Darüber hinaus können als Eignungskriterien unter anderem bestimmte Gütezeichen gefordert werden, die auf ökologische/soziale Kriterien abstellen, wie zB das europäische Umweltzeichen/einzelstaatliche Umweltzeichen (wie zB das österreichische Umweltkennzeichen), die Einhaltung einschlägiger Qualitätssicherungsnormen, wie zB allgemein die ÖNORM EN ISO 9001 und weitere im Busverkehr einschlägige Qualitätssicherungsnormen sowie die Umsetzung des Umweltmanagementsystems (EMAS).

### 2.2.1 Leistungsanforderungen (technische Spezifikationen und sonstige Ausführungsbedingungen)

Qualitätskriterien, insbesondere ökologische, soziale und sonstige beschäftigungspolitische Maßnahmen können in einer nicht diskriminierenden Weise als Leistungsanforderungen berücksichtigt werden, wie zB besondere (gesetzlich/behördlich nicht sowieso gebotene) Schulungen für MitarbeiterInnen, Bezahlung der für die ausschreibungsgegenständlichen Kraftfahrlinien/Kurse eingesetzten LenkerInnen zu einem näher zu bestimmenden überkollektivvertraglichem Lohn (zB x% über dem Mindestkollektivvertragslohn), Beschäftigung von älteren MitarbeiterInnen zu einem bestimmten Prozentsatz im Zusammenhang mit der Auftragsdurchführung, Beschäftigung von Lehrlingen im Zusammenhang mit der Auftragsdurchführung in bestimmtem Ausmaß, Einsatz von Fahrzeugen, die besonderen, übergesetzlichen Standards entsprechen. Dazu zählen Anforderungen an ein bestimmtes Fahrzeugalter, an eine Ausstattung für mobilitätsbeschränkte Fahrgäste und die Erfüllung übergesetzlicher ökologischer Umweltauflagen (besonders niedrige CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> und Lärmemissionen, besonders niedrigerer Treibstoffverbrauch, Einsatz von Hybridfahrzeugen). Ebenso aufgenommen werden können Anforderungen an Fahrgastzufriedenheit in Bezug auf Sauberkeit, Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit, die Erfüllung der Anforderungen an persönliche und betriebliche Sicherheit, Möglichkeit der Benutzung von Verkehrsverbundausweisen und Anforderungen an die Fahrgastinformation im Fahrzeug, am Fahrzeug und gegebenenfalls bei den Haltestellen.

### 2.2.2 Zuschlagskriterien

Bei der Vergabe von Busverkehrsdienstleistungen können angebotene Qualitäten, insbesondere ökologische und soziale Überlegungen insoweit herangezogen werden, als definierte Leistungsanforderungen bzw. gesetzliche bzw. behördliche Vorgaben übererfüllt werden. Im Einzelnen kommen insbesondere in Betracht die Übererfüllung von gesetzlich gebotenen Emissionswerten für CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> und Lärm,<sup>40</sup> reduzierter Treibstoffverbrauch, Einsatz von LenkerInnen mit großer Berufserfahrung einschließlich Ausbildung, Übererfüllung Fahrgastzufriedenheit in Bezug auf Sauberkeit, Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit,<sup>41</sup> Übererfüllung geforderte Qualitätskriterien an Busausstattung (zB für mobilitätsbeschränkte Fahrgäste)<sup>42</sup>, Übererfüllung geforderte Qualitätskriterien an Fahrgastinformation.

<sup>40</sup> Vgl. auch § 31 Z 6 ÖPNRVG

<sup>41</sup> Vgl. auch § 31 Z 4 ÖPNRVG

<sup>42</sup> Vgl. auch § 31 Z 1 ÖPNRVG

### 3. Zur Bedeutung der im bmvit herausgegebenen Empfehlungen zu Qualitätskriterien einschließlich sozial- und ökologischen Kriterien in der Vergabe von Busverkehrsdienstleistungen

Die Herausgabe derartiger Qualitätskriterien hat keinen hoheitlichen Charakter (vgl. auch Pkt 5). Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ist aber zuständig für die Festlegung von allgemeinen verkehrspolitischen Zielen, so auch zu den im Rahmen des öffentlichen Personenverkehrs zu berücksichtigenden Qualitäten als allgemeine politische Festlegung. So hat der Verkehrsausschuss des Nationalrats am 9. April 2015 folgende Feststellung getroffen:

*"Der Verkehrsausschuss geht davon aus, dass der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie einen Leitfaden für die Berücksichtigung von Sozial- und Qualitätskriterien bei Ausschreibungen im Busverkehr ausarbeitet und den ausschreibenden Stellen, insbesondere Ländern, Gemeinden und Verkehrsverbänden, in der Form eines unverbindlichen Empfehlungskatalogs zur Verfügung stellt."*

In diesem Sinn kann der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie einen solchen Katalog an Qualitätskriterien einschließlich sozial- und ökologischen Kriterien für Vergabe von Busverkehrsdienstleistungen als allgemein politische zu deutende Empfehlung erlassen.

Die Empfehlung bestimmter Qualitätskriterien bei Durchführung von Busverkehrsdienstleistungsausschreibungen gewinnt spätestens mit ihrer Abstimmung auf Länderebene auch eine vergaberechtliche Dimension. Für die Eignungs-/Auswahlkriterien, Leistungsanforderungen (Spezifikationen und sonstige Ausführungsbestimmungen) und Zuschlagskriterien gilt allgemein das Sachlichkeitsgebot. Auftraggeber haben zwar einen großen Gestaltungsspielraum, dürfen jedoch all diese Anforderungen nur insoweit bestimmen, als sie sachlich gerechtfertigt sind. Die sachliche Rechtfertigung ergibt sich zum einen aus dem Beschaffungsgegenstand und zum anderen aus dem Verständnis der beteiligten Verkehrskreise. Öffentliche Auftraggeber haben bei der Festlegung der Vertragsbestimmungen geeignete Leitlinien zB ÖNORM oder standardisierte Leistungsbeschreibungen heranzuziehen (§ 99 Abs 2 BVergG). Sollten die Qualitätskriterien einschließlich der ökologischen und sozialen Kriterien auch mit den Aufgabenträgern, insbesondere den Ländern, abgestimmt sein, können diese als derartige Leitlinien gemäß § 99 Abs 2 BVergG angesehen werden und legitimieren ihren Einsatz in den einzelnen Vergabeverfahren. Sie sind zwar nicht der Kontrolle durch das Bundesverwaltungsgericht bzw. die jeweiligen Landesverwaltungsgerichte entzogen. Zumindest erwecken derartig politisch abgestimmte Qualitätskriterien einen besonderen Anschein der sachlichen Rechtfertigung und geben den einzelnen öffentlichen Auftraggebern besondere Rechtssicherheit.



## 4. Empfohlene Qualitätskriterien einschließlich ökologischer und sozialer Kriterien bei der Vergabe von Busverkehrsdienstleistungen

Die gegenständlichen Qualitätskriterien enthalten Formulierungsvorschläge; dies gilt insbesondere für die in kursiver Schrift wiedergegebenen Texte. Die Auftraggeber sind frei, hiervon abzuweichen und eigenständige Formulierungen zu treffen bzw. eigenständige Kriterien unter Berücksichtigung der Vergabevorschriften zu verwenden. Der gegenständliche Katalog an Qualitätskriterien entbindet die Auftraggeber nicht von ihrer Verantwortung, die konkret zur Anwendung gelangenden Qualitätskriterien im Hinblick auf die auszuschreibende Verkehrsdienstleistung festzulegen.

### 4.1 Eignungskriterien

4.1.1 Nachweislich keine schwerwiegenden Verstöße gegen ökologische, arbeits- und sozialrechtliche Bestimmungen und das Gleichbehandlungsgesetz durch Bieter und Subunternehmer.

Formulierungsvorschlag:

*"Eignung - Zuverlässigkeit Bieter*

*Die Bieter und deren Subunternehmer haben bisher nicht gegen ökologische, arbeits- und sozialrechtliche Bestimmungen, insbesondere nicht gegen das Ausländerbeschäftigungsgesetz, das Arbeitsvertragsrechts - Anpassungsgesetz (AVRAG) oder das Gleichbehandlungsgesetzes verstoßen und legen zu diesem Nachweis entsprechende eidesstattliche Erklärungen ihrer GeschäftsführerInnen und auf Aufforderung diesbezügliche Strafregisterbescheinigungen der Bieter nach dem Verbandsverantwortlichkeitsgesetz bzw. ihrer Geschäftsführerinnen vor. "*

### 4.2 Eignungs- und Auswahlkriterien (bei zweistufigen Verfahren)

4.2.1 Anzahl, Art und Größe der Verkehrsdienstleistungen, die zuverlässig, pünktlich, mit gebotener Sauberkeit und Komfort ausgeführt wurden.

Formulierungsvorschlag:

*"Die Bieter haben in den vergangenen X Jahren<sup>43</sup> zumindest X Verkehrsdienstleistungen<sup>44</sup> zur Zufriedenheit des Auftraggebers erbracht. Zum Nachweis dieses Kriteriums legt der Bieter eine entsprechende Referenzliste vor bzw. macht diesbezügliche Angaben im vorgegebenen Angebotsformular und legt auf Aufforderung diesbezügliche Auftraggeberbestätigungen vor. "*

4.2.2 Qualitätssicherungsverfahren entsprechend der einschlägigen Qualitätssicherungsnormen, wie zB ÖNORM EN ISO 9001

Formulierungsvorschlag:

<sup>43</sup> im Oberschwellenbereich werden in der Regel die letzten drei Jahre heranzuziehen sein; im Unterschwellenbereich können die letzten 10 Jahre herangezogen werden.

<sup>44</sup> Es ist die geforderte Referenzverkehrsdienstleistung im Hinblick auf die ausgeschriebene Verkehrsdienstleistung einschließlich der von dieser Referenz allenfalls geforderten Qualitäten zu konkretisieren.

„Der Bieter erfüllt die Qualitätssicherungsnorm ÖNORM-EN ISO 9001. Zum Nachweis legt der Bieter auf Aufforderung das diesbezügliche Qualitätssicherungszertifikat vor.“

#### 4.2.3 Anzahl an beschäftigten Fahrerinnen, die Deutsch in Wort und Schrift beherrschen und über die Befähigung zur Lenkung der Busse verfügen

Formulierungsvorschlag:

*„Der Bieter verfügt im Durchschnitt der vergangenen drei Jahre, gemessen in Vollzeitäquivalenten über X<sup>45</sup> FahrerInnen, die Deutsch in Wort und Schrift beherrschen und über die Befähigung zur Lenkung der Busse verfügen und belegt dies durch eine entsprechende Erklärung über den Stand der von ihm beschäftigten FahrerInnen, die Deutsch in Wort und Schrift beherrschen.“*

### 4.3 Leistungsanforderungen (technische Spezifikation und sonstige Ausführungsbedingungen)

4.3.1 Es sind für die Auftragsdurchführung entsprechend qualifizierte MitarbeiterInnen einzusetzen. In diesem Sinn sind LenkerInnen einzusetzen, die Deutsch in Wort und Schrift beherrschen, vor Auftragsdurchführung über die erforderliche Ortskenntnis verfügen, über alle beruflichen Qualifikationen einschließlich der gebotenen Ersthelfer-Ausbildung verfügen.

Formulierungsvorschlag:

*„Der Bieter hat bei der Auftragsdurchführung ausschließlich qualifizierte MitarbeiterInnen einzusetzen. In diesem Sinn sind LenkerInnen einzusetzen, die Deutsch in Wort und Schrift beherrschen, vor Auftragsdurchführung über die erforderliche Ortskenntnis verfügen, über alle beruflichen Qualifikationen einschließlich der gebotenen Ersthelfer-Ausbildung verfügen.“*

4.3.2 Der Auftragnehmer stellt die Beachtung aller arbeitsrechtlichen und sozialrechtlichen Bestimmungen, einschließlich der geltenden Kollektivverträge nachweislich sicher, wie zB Bereitstellung der für die Mitarbeiterinnen gebotenen Sozial- und Sanitärräume, Beachtung des Gleichbehandlungsgesetzes, insbesondere die gebotene gleiche Bezahlung von Frauen und Männern für gleiche Arbeit, beachtet die Vorgaben des Behinderteneinstellungsgesetzes und des Arbeitsverfassungsgesetzes.

Formulierungsvorschlag:

*„Der Auftragnehmer ist verpflichtet, alle arbeitsrechtlichen und sozialrechtlichen Bestimmungen, einschließlich der geltenden Kollektivverträge, wie insbesondere Bereitstellung der für die MitarbeiterInnen gebotenen Sozial- und Sanitärräume, Beachtung des Gleichbehandlungsgesetzes, insbesondere die gebotene gleiche Bezahlung von Frauen und Männern für gleiche Arbeit und die Vorgaben des Behinderteneinstellungsgesetzes und des Arbeitsverfassungsgesetzes zu beachten. Auf Aufforderung des Auftraggebers hat dies der Auftragnehmer jederzeit nachzuweisen, insbesondere dem Auftraggeber alle diesbezüglichen Unterlagen zu übermitteln und Auskünfte zu erteilen.“*

<sup>45</sup> Es ist die geforderte Anzahl an FahrerInnen im Hinblick auf die ausgeschriebene Verkehrsdienstleistung zu konkretisieren.

4.3.3 Der Auftragnehmer verpflichtet sich zum Einsatz von Bussen, die bestimmte ökologische Anforderungen (CO<sub>2</sub>-Emission, NO<sub>x</sub>-Emission, Lärmemission, Treibstoffverbrauch) erfüllen und darüber hinaus auch bestimmte Qualitätskriterien an Ausstattung (zB für mobilitätsbeschränkte Fahrgäste) erfüllen.

Formulierungsvorschlag:

*"Der Auftragnehmer ist verpflichtet Busse einzusetzen, die zumindest folgende ökologische Anforderungen erfüllen...<sup>46</sup>; und auch mobilitätsbeschränkten Fahrgästen den Zugang ermöglichen."*

4.3.4 Fahrgäste müssen die gegenständlichen Verkehrsleistungen zum Verkehrsverbundtarif beanspruchen können.

Formulierungsvorschlag:

*"Der Auftragnehmer verfügt in allen Bussen über die notwendige Ausstattung zur Beanspruchung der Verkehrsverbundtarife. Die LenkerInnen sind in den Verkehrsverbundtarifen geschult und imstande, Fahrgästen Tickets entsprechend diesen Verkehrsverbundtarifen auszustellen bzw. sie hierüber zu informieren."*

4.3.5 Verpflichtungen zur Sicherstellung einer bestimmten Anschlusssicherheit, Pünktlichkeit und Sauberkeit

Formulierungsvorschlag:

*"Der Auftragnehmer ist verpflichtet, die Verkehrsdienstleistung entsprechend dem ausgeschriebenen Fahrplan und den geforderten Qualitäten durchzuführen, insbesondere die Anschlusssicherheit bei den Haltestellen..., die geforderte Pünktlichkeit und Sauberkeit zu gewährleisten."*

4.3.6 Verpflichtung zur Ersatzgestaltung von Fahrzeugen für den Fall des Gebrechens/Notfalls innerhalb einer vorgegebenen Reaktionsfrist sowie zur Einrichtung einer zentralen Kontaktstelle/Hotline, die innerhalb der Betriebszeiten durch deutschsprachige Mitarbeiterinnen besetzt ist.

Formulierungsvorschlag:

*"Für den Fall des Gebrechens/Notfalls hat der Auftragnehmer innerhalb einer Reaktionsfrist von X Stunden ein Ersatzfahrzeug zu stellen. Dieses Ersatzfahrzeug hat hinsichtlich der geforderten Ausstattung und Qualität den Anforderungen gemäß Punkt Y<sup>47</sup> zu entsprechen. Darüber hinaus hat der Auftragnehmer eine zentrale Kontaktstelle/Hotline einzurichten und innerhalb der Betriebszeit werktags ..., Samstag/Sonntag/Feiertag ... durch deutschsprachige Mitarbeiterinnen zu besetzen, die imstande sind, Anrufe entgegenzunehmen und Auskünfte zu erteilen."*

4.3.7 Verpflichtung zur Erfüllung von Anforderungen an die Fahrgastinformation im Fahrzeug und gegebenenfalls bei den Haltestellen.

Formulierungsvorschlag:

*"Der Auftragnehmer hat den Fahrgästen die geforderte Fahrgastinformation im Fahrzeug und gegebenenfalls bei den Haltestellen zu gewähren. LenkerInnen sind verpflichtet, die Fahrgäste über Fahrplan und Haltestellen zu informieren."*

<sup>46</sup> Beispiel: Busse, die den EURO-IV-Kriterien entsprechen.

<sup>47</sup> Im gegenständlichen Dokument siehe Punkt 4.3.3.

#### 4.3.8 Verpflichtung zur Durchführung von Qualitätssicherung gemäß einschlägiger Normen, wie zB ÖNORM EN ISO 9001.

Formulierungsvorschlag:

*"Der Auftragnehmer ist zur Qualitätssicherung gemäß Qualitätssicherungsnorm ÖNORM EN ISO 9001 verpflichtet. Auf Aufforderung des Auftraggebers hat der Auftragnehmer dies nachzuweisen insbesondere dem Auftraggeber alle diesbezüglichen Unterlagen zu übermitteln und Auskünfte zu erteilen."*

### 4.4 Zuschlagskriterien

4.4.1 Angebote, die die geforderten ökologischen Anforderungen an CO<sub>2</sub>- und NO<sub>x</sub>-Emissionen bzw. Lärmemissionen und Treibstoffverbrauch übererfüllen, werden besser bewertet.

Formulierungsvorschlag:

*"Für den Fall, dass ein Angebot lediglich den Mindestanforderungen entspricht, erhält es null Bewertungspunkte. Für den Fall, dass ein Angebot bestimmte ökologische Anforderungen an CO<sub>2</sub>-Emission, NO<sub>x</sub>-Emission, Lärmemission und/oder Treibstoffverbrauch übererfüllt, erhält es Y Bewertungspunkte<sup>48</sup>."*

4.4.2 Angebote, die bei der Auftragsdurchführung eine bestimmte Anzahl an älteren ArbeitnehmerInnen, Lehrlingen oder Personen mit besonderen Bedürfnissen einsetzen, werden besser bewertet.

Formulierungsvorschlag :

*„Für den Fall, dass ein Angebot die Beschäftigung von X älteren Arbeitnehmerinnen, Lehrlingen oder Personen mit besonderen Bedürfnissen beinhaltet, erhält es Y Bewertungspunkte.“<sup>49</sup>*

4.4.3 Angebote, die LenkerInnen mit einer größeren Berufserfahrung bzw. mit einer bestimmten (Zusatz)Ausbildung einsetzen, werden besser bewertet.

Formulierungsvorschlag:

*"Angebote, die LenkerInnen mit einer Berufserfahrung von länger als X Jahren vorsehen bzw. über eine Zusatzausbildung von X verfügen, erhalten Y Bewertungspunkte ".<sup>50</sup>*

4.4.4 Angebote, die eine besondere Ausstattung der Busse zum Inhalt haben, die die Mindestanforderung übererfüllen (zB für mobilitätsbeschränkte Fahrgäste, Alarmknopf etc), werden besser bewertet.

<sup>48</sup> Die Ausgestaltung des Bewertungsmodus wird der Auftraggeber im Einzelnen zu gestalten haben. Er hat sich nach der zu vergebenden Busverkehrsdienstleistung zu orientieren. Denkbar ist zB folgende Regelung: Angebote, die der Mindestanforderungen EURO IV entsprechen, erhalten 0 Punkte, Angebote, die Busse der Emissionsklasse EURO V vorsehen, erhalten einen Punkt, und Angebote, die Busse der Emissionsklasse EURO VI vorsehen, erhalten 2 Punkte.

<sup>49</sup> Die Ausgestaltung des Bewertungsmodus wird der Auftraggeber im Einzelnen zu gestalten haben. Er hat sich nach der zu vergebenden Busverkehrsdienstleistung zu orientieren.

<sup>50</sup> Die Ausgestaltung des Bewertungsmodus wird der Auftraggeber im Einzelnen zu gestalten haben. Er hat sich nach der zu vergebenden Busverkehrsdienstleistung zu orientieren.

Formulierungsvorschlag:

*"Angebote, die über folgende Sonderausstattungsmerkmale verfügen, erhalten je Ausstattungsmerkmal jeweils einen Punkt:*

- Alarmknopf →1 Punkt
- besonders erleichterter Zugang für mobilitätsbeschränkte Fahrgäste →1 Punkt
- etc. → 1 Punkt"<sup>51</sup>

4.4.5 Angebote, die besondere Fahrgastinformationen im Fahrzeug, am Fahrzeug und gegebenenfalls bei den Haltestellen zum Inhalt haben, werden besser bewertet.

Formulierungsvorschlag:

*„Für den Fall, dass ein Angebot besondere Fahrgastinformationseinrichtungen, wie zB Flatscreens im Bus vorsieht, erhält das Angebot einen zusätzlichen Bewertungspunkt.“<sup>52</sup>*

4.4.6 Angebote, die sich zum Einsatz von Bussen verpflichten, die die Möglichkeit des Fahrradtransports vorsehen (zB: durch Anbringen von Fahrradaufhängungen auf der Rückseite des Busses), werden besser bewertet.

Formulierungsvorschlag:

*„Für den Fall, dass ein Angebot die Möglichkeit des Fahrradtransports (zB durch Anbringen von Fahrradaufhängungen auf der Rückseite des Busses) vorsieht, erhält das Angebot einen zusätzlichen Bewertungspunkt.“*

4.4.7 Angebote, die sich zum Einsatz von Elektrobussen samt Ladeinfrastruktur verpflichten, werden besser bewertet.

Formulierungsvorschlag

*„Für den Fall, dass ein Angebot den Einsatz von Elektrobussen samt entsprechender Ladestation vorsieht, erhält das Angebot einen zusätzlichen Bewertungspunkt.“*

## Disclaimer

Der gegenständliche Katalog an Qualitätskriterien beruht auf der Rechts- und Sachlage des 14.10.2016 und ist als unverbindliche beispielhafte Aufzählung möglicher Qualitätskriterien zu verstehen. Keinesfalls ist beabsichtigt, alle möglichen Qualitätskriterien bzw. Leistungsanforderungen bei der Vergabe von Busverkehrsdienstleistungen zu erfassen bzw. im Detail auszuformulieren, geschweige denn, rechtsverbindlich vorzuschreiben. Die Gestaltung konkreter Ausschreibungen soll durch die gegenständlichen Qualitätskriterien nicht vorgegeben oder eingeschränkt werden. Vielmehr haben die Auftraggeber anhand der konkret zur Vergabe gelangenden Busverkehrsdienstleistungen eigenständig und eigenverantwortlich zu entscheiden, welche Qualitätskriterien sie heranziehen und in welcher Form sie diese verwenden. Sie sind frei, einzelne der genannten Qualitätskriterien nicht heranzuziehen bzw. zusätzliche Qualitätskriterien aufzunehmen. Der Bund, vertreten durch das bmvit, übernimmt aus und in Zusammenhang mit dem gegenständlichen Katalog an Qualitätskriterien für einzelne Vergabeverfahren / Vergabeentscheidungen keine Verantwortung und keine Haftung.

<sup>51</sup> Die Ausgestaltung des Bewertungsmodus wird der Auftraggeber im Einzelnen zu gestalten haben. Es hat sich nach der zu vergebenden Busverkehrsdienstleistung zu orientieren.

<sup>52</sup> Die Ausgestaltung des Bewertungsmodus wird der Auftraggeber im Einzelnen zu gestalten haben. Er hat sich nach der zu vergebenden Busverkehrsdienstleistung zu orientieren.

Kapitel	Qualitätskriterien insbesondere ökologische + Soziale Kriterien	Art der Kriterien		
		Eignungs/-Auswahlkriterien	Leistungsanforderungen	Zuschlagskriterium
4.1.1	<i>keine Verstöße gegen geltende ökologische, arbeits- + sozialrechtliche Bestimmungen</i>	X		
4.2.1	<i>Anzahl, Art und Größe der erbrachten Verkehrsdienstleistungen</i>	X		
4.2.2	<i>Qualitätssicherungsverfahren</i>	X	X	
4.3.1	<i>LenkerInnen, die Deutsch in Wort und Schrift beherrschen + Lenkungsbefugnis</i>	X	X	
4.3.2	<i>Einhaltung arbeitsrechtlicher + sozialrechtlicher Bestimmungen des Auftragnehmers</i>		X	
4.3.3/4.4.1/4.4.4/ 4.4.6/4.4.7	<i>Einsatz von Bussen, die besondere ökologische Anforderungen sowie bestimmte Ausstattungserfordernisse (zB für mobilitätsbeschränkte Fahrgäste) erfüllen, wie insbesondere Einsatz von Bussen, die die Möglichkeit des Fahrradtransports haben (zB durch das Anbringen von Fahrradaufhängungen auf der Rückseite des Busses) und/oder Elektrobusse samt Ladeinfrastruktur</i>		X	X
4.3.4	<i>Benützung der Verkehrsmittel zu Verkehrsverbundtarifen</i>		X	
4.3.5	<i>Sicherstellung Anschlussicherheit, Pünktlichkeit, Sauberkeit</i>		X	
4.3.6	<i>Fahrzeugersatz bei Gebrechen/Notfall sowie Einrichtung einer Kontaktstelle/Hotline</i>		X	
4.4.5	<i>Fahrgastinformationssystem</i>		X	X
4.4.2	<i>Anzahl und Einsatz von eingesetzten älteren ArbeitnehmerInnen, Lehrlingen oder Personen mit besonderen Bedürfnissen oder Einsatz besonders ausgebildeter LenkerInnen</i>			X
4.4.3	<i>LenkerInnen mit größerer Berufserfahrung</i>			X