



KT-Drucks. Nr. 249/2015

Landratsamt Böblingen, Postfach 1640, 71006 Böblingen

Der Landrat

Amtsleiterin

Barbara Dortenmann
Telefon 07031-663 1984
Telefax 07031-663 1962
b.dortenmann@lrabb.de

10.12.2015

**Stellungnahme zu dem Antrag
der Kreistagsfraktion der Freien Wähler
vom 27.11.2015**

**Vergaben im Busverkehr
- Ausschreibungsfahrpläne**

Anlage: Antrag FW vom 27.11.2015

Antrag

Siehe Anlage

Stellungnahme

1. Grundsätzliches

Die Verwaltung wird bei der Vorbereitung und Durchführung der Vergaben im Busverkehr durch die **auf öffentliches Recht spezialisierte Anwaltskanzlei BBG und Partner beraten. Diese verfügt über vielfältige deutschlandweite Erfahrungen** bei der Vergabe von Busverkehrsleistungen. BBG und Partner ist – um nur einige Beispiele zu nennen – bei einem

Großteil der Ausschreibungsverfahren in Westfalen (ZVM Bus, Kreise in Ostwestfalen-Lippe, Bremen/Niedersachsen (ZVBN) und in Schleswig-Holstein sowie bei zahlreichen Ausschreibungen in Bayern beratend und begleitend tätig.

In diese Beratung fließen die Erfahrungen von BBG und Partner aus Vergaben in anderen Verkehrsräumen laufend ein. Weiterhin ist die Einbindung eines erfahrenen ökonomischen Beraters vorgesehen. Die Verwaltung hält eine Erhebung in anderen Verkehrsräumen daher für entbehrlich.

Als Grundlage für das künftige Verkehrsangebot dient der fortgeschriebene Nahverkehrsplan (NVP) des Landkreises Böblingen. Im Zuge dessen wurde das bisherige Fahrplanangebot unter dem „objektiven“ Blickwinkel durch den VVS bereits beleuchtet. Die Notwendigkeit von Angebotsanpassungen wurde durch Verkehrserhebungen und das Aufzeigen von Erschließungsdefiziten im NVP dargelegt. Auch wurden etwaige Überbedienungen im Vergleich mit den festgelegten Standards und der festgestellten Nachfrage identifiziert.

Bereits im Vorfeld der Erstellung von Ausschreibungsunterlagen werden Fahrgastinteresse und volkswirtschaftlicher Nutzen berücksichtigt.

2. Vorabbekanntmachung (VAB)

Eine VAB (Bekanntgabe einer Vergabeabsicht) ist die erste Stufe eines jeden Vergabeverfahrens. VABs sollen die beabsichtigten Standards des zu vergebenden öffentlichen Dienstleistungsauftrags beschreiben. Hierauf kann sich dann eigenwirtschaftlich innerhalb der damit ausgelösten 3-Monatsfrist jedes Verkehrsunternehmen eigenwirtschaftlich bewerben. Daher ist es wichtig, dass die VABs die einzuhaltenden Mindestbedingungen zweifelsfrei festlegen.

Die VABs sind aber nur Vorabankündigungen. Kommunen werden insbesondere hinsichtlich etwaiger Zubestellungen von Verkehrsleistungen vor deren Veröffentlichung von der Kreisverwaltung beteiligt. Ein Mehr an Leistung ist daher immer möglich.

(Spätere) neuere verkehrliche Bedürfnisse können im Rahmen der Vergabebekanntmachung (1 Jahr nach der VAB) aufgenommen werden. Ein Risiko entsteht erst dann, wenn die Vergabe insgesamt das vorab angekündigte Niveau unterschreitet. In diesem Fall wäre ein verspäteter eigenwirtschaftlicher Antrag zuzulassen und eine eventuell parallel geführte Ausschreibung könnte sich als unzulässig wegen fehlender Vergabereife erweisen. Die Verwaltung sieht aber dieses Risiko als sehr gering an, da mit dem Nahverkehrsplan eine gute planerische Grundlage für die Vorabbekanntmachungen zur Verfügung steht. Zudem werden nach allen Erfahrungen gerade in der ersten Wettbewerbsrunde bei Ausschreibungen Einsparungen erzielt.

Fahrpläne sind zudem nicht „in Stein gemeißelt“ (Beispiel: Flexibilität durch Änderung der Schulanfangszeiten); es werden Zu- und Abbestellregelungen im Verkehrsvertrag vereinbart.

3. Bisheriger politischer Konsens

Entsprechend dem bisherigen politischen Konsens strebt die Verwaltung an, soweit rechtlich möglich und wirtschaftlich vertretbar, mit den vorhandenen Verkehrsunternehmen weiterhin zusammenzuarbeiten und ggf. Direktvergabemöglichkeiten zu nutzen. Im Sinne „mittelstandsfreundlicher Vergaben“ werden die im NVP festgelegten Linienbündel, sofern verkehrswirtschaftlich sinnvoll, teilweise in Lose unterteilt.

Gleichwohl wird die Verwaltung im Rahmen der Vergaben dem haushaltsrechtlichen Gebot des wirtschaftlichen Einsatzes öffentlicher Mittel wie folgt Rechnung tragen.

4. Vergaben

a) Direktvergaben

Die Verwaltung erwartet von den Verkehrsunternehmen ein wirtschaftliches Angebot. Der Landkreis beteiligt einen ökonomischen Berater zur Ermittlung realistischer Marktpreise. Über einen solide errechneten sogenannten Erwartungswert (Marktpreis) sollen

- einerseits ungewöhnlich niedrige Angebote, Kalkulationsfehler und daraus mögliche unsichere Leistungserbringungen identifiziert werden und
- andererseits die Wirtschaftlichkeit durch Aufzeigen von Effizienzhebeln gehoben werden.

Im Fall von nicht akzeptablen Vergütungsvorstellungen der VUs wird die Verwaltung auf Ausschreibung umschwenken.

b) Wettbewerbliche Vergaben (Ausschreibungsverfahren)

Für die Erarbeitung und Kalkulation von Angeboten benötigen die Verkehrsunternehmen in der Tat eine recht genaue Vorstellung von dem vom Aufgabenträger angestrebten Verkehrsangebot. Zudem kann der vergaberechtlich notwendige Erwartungswert nur auf Basis eines konkreten Fahrplans berechnet werden.

Hierfür wird, wenn gegenüber dem Status quo keine Änderungen beabsichtigt werden, auf den aktuell gültigen Fahrplan verwiesen werden. Sind Änderungen vorgesehen, wird in der Regel ein sog. Musterfahrplan erarbeitet werden, der die angestrebten Modifizierungen für die Verkehrsunternehmen verdeutlicht.

In beiden Fällen sollte die Fahrplanvorgabe jedoch nicht als absolut verbindlich angesehen, sondern er soll – soweit rechtlich möglich – mit Öffnungsklauseln zu Gunsten der Verkehrsunternehmen und zu Gunsten einer höheren Wirtschaftlichkeit versehen werden.

Je nach z. B. Standort des Betriebshofs, innerbetrieblicher Organisationsabläufe, angewandten Tarifverträgen, der Tätigkeit in benachbarten Netzen oder der Einsatzmöglichkeit von Subunternehmern existieren für die Verkehrsunternehmen betriebsindividuelle

Randbedingungen, die die Wirtschaftlichkeit der Leistungserstellung entsprechend beeinflussen können.

Wichtig ist hierbei, dass die Öffnungsklauseln einerseits ein Maximum an wirtschaftlicher Optimierung zulassen, aber andererseits sie nicht zu (unbeabsichtigten) Lücken führen. Daher müssen diese je nach örtlicher Lage auch im Vorfeld sorgfältig durchdacht werden.

Für komplexe Stadtverkehre und besonders geeignete Fälle kann möglicherweise auf die Vorgabe von Fahrplänen sogar völlig verzichtet werden, wenn sich der gewünschte Bedienungsstandard über andere Merkmale definieren lässt. In einer derartigen funktionalen Ausschreibung wären z. B. Mindesterschließungsgrade und Taktzeiten vorgegeben, nicht aber die konkrete Linienführung.

Auch bei Ausschreibungsverfahren wird ein ökonomischer Berater hinzu gezogen, da nur so der vergaberechtlich erforderliche Erwartungs- und Aufhebungswert rechtssicher festgestellt werden kann.

5. Fazit

Wie dargelegt teilt die Verwaltung das Grundanliegen des Antrags hinsichtlich einer effizienten und wirtschaftlichen Verkehrserbringung und Fahrplanvorgaben.

Dem dabei stets zu betrachtenden Vergabe-Einzelfall wird eine kategorische Festlegung auf starre Fahrplanvorgaben nicht gerecht. Zu Gunsten einer höheren Wirtschaftlichkeit werden Fahrplanvorgaben mit gewissen Öffnungsklauseln präferiert. Alle Vergaben – gleichgültig ob Direkt- oder Wettbewerbsvergabe – werden mit konkreten wirtschaftlichen Erwartungen hinterlegt. In diesem Rahmen wird dem Anliegen der Antragsteller zum Aufzeigen möglicher Ineffizienzen umfangreich Rechnung getragen.



Roland Bernhard