

# Anwendung der EU-VO 1370/2007 durch die Verbundlandkreise



Unternehmerversammlung am 26.02.2015



Landkreis  
Esslingen



# Agenda

- Einführung / Grundsätze
- ÖPNV-Finanzierung - Grundsatzbeschlüsse
- Gestaltung wettbewerblicher Verfahren
- Möglichkeiten der Leistungsbeschreibung
- Möglichkeiten der Vertragsgestaltung
- Festlegung von Standards
- Situation derzeitiger Verbundunternehmen

# Grundsätze

- Wir setzen die Vorgaben des europäischen und deutschen Rechts um (EU-VO 1370/2007, PBefG).
- Die Kreisgremien haben sich für eine Fortsetzung der Zusammenarbeit mit den vorhanden VU ausgesprochen, **soweit dies rechtlich zulässig und wirtschaftlich vertretbar ist.**
- Wir wollen das heutige Verkehrsangebot (Status Quo) in Qualität und Quantität zu maximal den heutigen Kosten sicherstellen.

# ÖPNV-Finanzierung – Grundsatzbeschlüsse

Esslingen  
KT-Beschluss  
11.12.2014

Ludwigsburg  
KT-Beschluss  
05.12.2014

Rems-Murr-Kreis  
KT-Beschluss  
17.11.2014

Böblingen  
Vorbehaltlich KT-  
Beschluss 23.03.2015

Zubestellungen  
finanziert durch  
Kommunen und  
Kreis 50:50

Überörtlicher  
Verkehr: Status Quo  
zu 100% durch Kreis  
(Stadtverkehre 100%)

Überörtlicher  
Verkehr: Status Quo  
zu 100% durch Kreis  
(Stadtverkehre 50%)

Überörtlicher  
Verkehr: Status Quo  
zu 50% durch Kreis  
(Stadtverkehre 50%)

Überörtlicher  
Verkehr: Status Quo  
zu 100% durch Kreis  
(Stadtverkehre 50%)

Basisangebot zu  
100% durch  
Landkreise

Mindestens der verkehrlich sinnvolle Status Quo des heutigen Leistungsumfangs soll erhalten bleiben!

# Gestaltung wettbewerblicher Verfahren

## Welche Varianten gibt es?

- Genehmigungswettbewerb nach dem PBefG  
(Finanzierung durch Fahrgeldeinnahmen, Mittel nach § 45 a PBefG, SGB IX und Ausgleichsleistungen AV)
- Vergabe nach der EU-VO 1370/2007
- Vergabe nach allgemeinem Vergaberecht GWB, VOL/A

Grundsätzlich gilt der Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit!

# Gestaltung wettbewerblicher Verfahren

## Genehmigungswettbewerb

### Genehmigungswettbewerb nach dem PBefG

Alle anderen wettbewerblichen Verfahren kommen bei Vorliegen der Eigenwirtschaftlichkeit nicht zum Zug.



- Gewünschte Verkehrsleistung ergibt sich aus den NVPs/VABs
- RP prüft, ob die Voraussetzungen nach PBefG eingehalten sind
- Voraussetzung: das Unternehmen ist bereit, das Erlösrisiko zu übernehmen.
- Zusätzlich können Vereinbarungen zur Durchführung des Verkehrsvertraglich vereinbart werden.

# Gestaltung wettbewerblicher Verfahren

## Direktvergaben 1/3

### Inhouse-Vergabe nach Art. 5 Abs. 2 VO 1370/2007

- Vergabe an einen internen Betreiber
- **Voraussetzung:** Erforderliche Kontrolle über die Inhouse-Einrichtung wie über eigene Dienststelle
- Beschränkung der Verkehre auf örtlichen Zuständigkeitsbereich der Behörde
- Keine Beteiligung an Wettbewerbsverfahren außerhalb des Zuständigkeitsbereich der Behörde



- Kann bei kommunalen Verkehrsbetrieben umgesetzt werden!
- Entscheidung trifft die jeweilige Kommune als Eigentümer (in Abstimmung mit dem Landkreis).

# Gestaltung wettbewerblicher Verfahren

## Direktvergaben 2/3

### Direktvergabe nach Art. 5 Abs. 4 VO 1370/2007

- Unterschreitung der Schwellenwerte von weniger als 1.000.000 EUR oder 300.000 km jährlich
- Verdoppelung der Schwellenwerte bei Direktvergabe an KMU mit weniger als 23 Fahrzeuge
- Vergabe einer Dienstleistungskonzession → **Nettovertrag, d.h. Erlörisiko liegt beim Betreiber**



- Soll bei kleinen Bündeln mit wirtschaftlichen Angeboten angewandt werden
- Voraussetzung: mind. ein Unternehmen hält die Schwellenwerte ein und erklärt sich bereit, das Erlörisiko zu übernehmen.
- Gespräche mit den in Frage kommenden Unternehmen werden geführt

# Gestaltung wettbewerblicher Verfahren

## Direktvergaben 3/3

Notvergabe nach Art.  
5 Abs. 5 VO 1370/2007

- **Voraussetzung:** Gefahr einer Unterbrechung des Verkehrs oder die unmittelbare Gefahr des Eintretens einer solchen Situation
- Relativ kurze Laufzeit



- Wird nur im Notfall durchgeführt!
- Gespräche mit bisherigem Unternehmer und weiteren in Frage kommenden Unternehmern werden geführt.

# Gestaltung wettbewerblicher Verfahren

## Wettbewerbsvergaben

### Vergabe nach Artikel 5 der EU-Verordnung 1370/2007

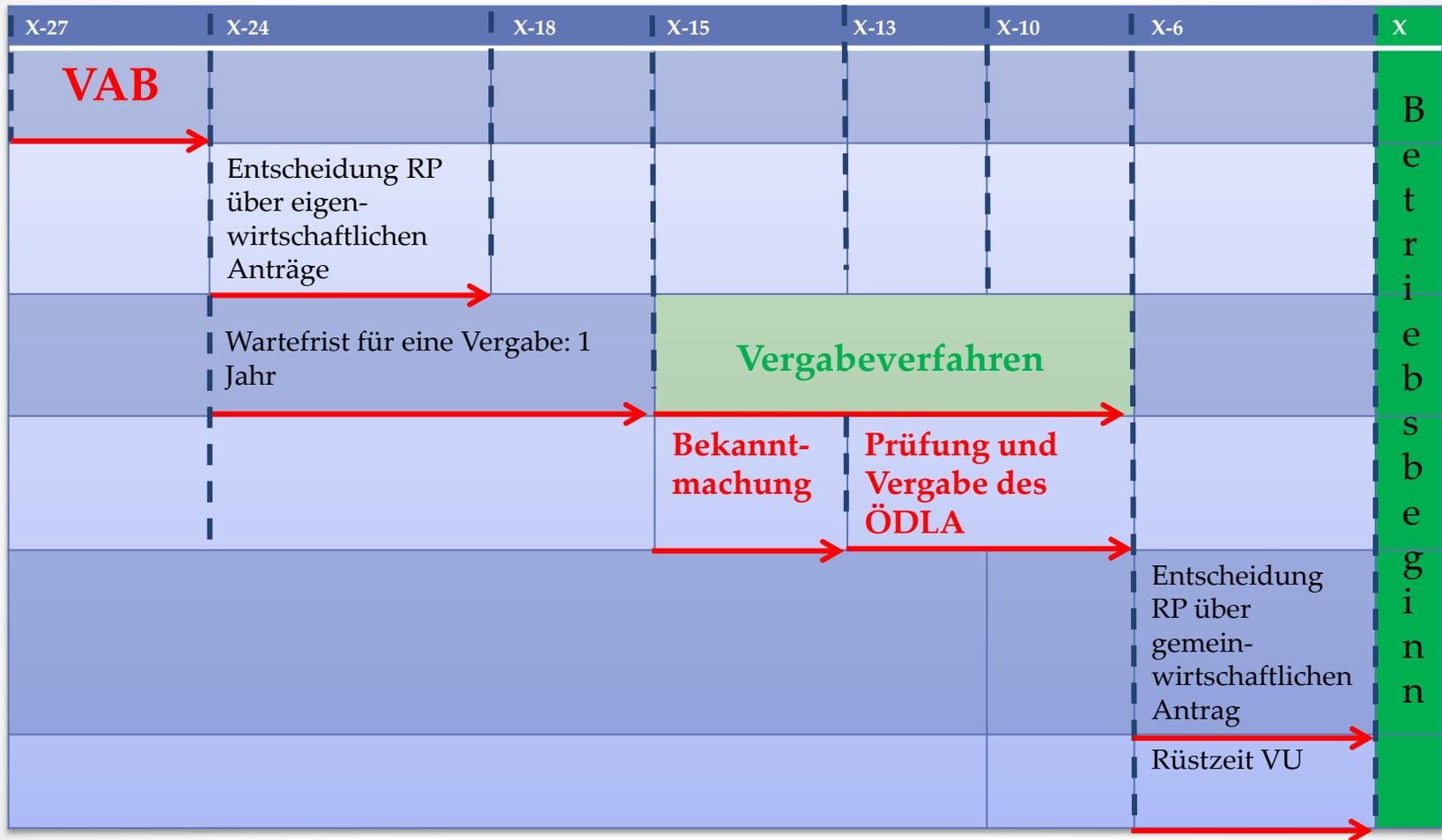
- Ausschreibungswettbewerb (Offenes Verfahren)
- Verhandlungsverfahren nach Vorauswahl möglich
- Ergebnis: Vergabe einer Dienstleistungskonzession (**Nettovertrag, d.h. Erlösrisiko beim Betreiber**)

### Vergabe nach allgemeinem Vergaberecht GWB/ VOL/A EG

- EU-VO 1370/2007 nicht anwendbar
- Überschreitung der Schwellenwerte
- Ausschreibungswettbewerb (Offenes Verfahren)
- Ergebnis: Vergabe eines ÖDLA (**Bruttovertrag, d.h. Erlösrisiko beim Auftraggeber**)

# Gestaltung wettbewerblicher Verfahren

## Zeitlicher Ablauf eines Verfahrens



# Erste Verfahren in den Landkreisen

## Landkreis Esslingen:

- HZP Dez. 2016: → 2 Bündel → VAB wurde im **Februar 2015** veröffentlicht
- HZP Jun. 2017: → 1 Bündel → VAB wird im **Juli 2015** veröffentlicht
- HZP Dez. 2017: → 1 Bündel → VAB wird im **Oktober 2015** veröffentlicht

## Landkreis Böblingen:

- HZP Dez. 2016: → 1 Bündel → HZP soll auf **Jun. 2017** verschoben werden
- HZP Dez. 2017: → 6 Bündel → VAB wird im **September 2015** veröffentlicht

## Rems-Murr-Kreis:

- HZP Jul. 2017: → 1 Bündel → VAB wird im **April 2015** veröffentlicht
- HZP Dez. 2017: → 2 Bündel → VAB wird im **September 2015** veröffentlicht

## Landkreis Ludwigsburg:

- HZP Dez. 2017: → 6 Bündel → VAB wird im **September 2015** veröffentlicht

# Möglichkeiten der Leistungsbeschreibung

## Funktionale Leistungsbeschreibung

AT gibt Rahmenbedingungen vor,  
VU übernimmt Angebotsplanung

## Konstruktive Leistungsbeschreibung

Fahrplanangebot wird detailliert vorgegeben

# Möglichkeiten der Leistungsbeschreibung

Momentan ziehen die Landkreise eine praxisgerechte **Mischform** mit gezielten funktionalen Elementen in einzelnen Bereichen, die nach den örtlichen Gegebenheiten variieren können, in Erwägung. Dies bedeutet eine

## teilkfunktionale Leistungsbeschreibung

- In den Hauptverkehrszeiten und eventuell den Nebenverkehrszeiten von Montag bis Freitag soll ein **Fahrplan** vorgegeben werden (in der Regel der heutige Fahrplan).
- In den Schwachverkehrszeiten sowie an Samstagen, Sonn- und Feiertagen können auch nur **Mindestanforderungen** vorgegeben werden. D.h. die Unternehmen sollen auf dieser Basis einen eigenen Fahrplan erstellen.
- VU sollen bei ihrer Angebotskalkulation auf mögliche Leistungsmehrungen /-minderungen eingehen
- Während der Laufzeit des Vertrages sollen die VU die Entwicklung des Verkehrs durch planerische Leistungen mitgestalten

# Möglichkeiten der Vertragsgestaltung

## Nettovertrag

VU erhält die Fahrgeldeinnahmen, alle Ausgleichsleistungen und einen festen Zuschuss vom Aufgabenträger, VU trägt das Einnahmerisiko

## Bruttovertrag

VU erhält fixen Betrag für die Leistung, AT erhält die Fahrgeldeinnahmen, alle Ausgleichsleistungen und trägt Einnahmerisiko

# Abschätzung der Erträge aus der Allg. Vorschrift - Vorschlag zur überschlägigen Berechnung -

Jahreswert beförderte Personen „P“  $\times$  Erlössatz beförderte Personen aktuell: 0,5777 € = Jahreserlös beförderte Personen

Jahreswert Personenkilometer „Pkm“  $\times$  Erlössatz Personenkilometer aktuell: 0,0489 € = Jahreserlös Personenkilometer

Jahreserlös aus Verkehrsleistung

Aufschlag aus Verkaufserlösen  
0% - 5% je nach VU-Situation

Aufschlag DTV-Ausgleich  
ca. 40%

$\downarrow$  / 0,95 – 1,0

$\downarrow$   $\times$  0,4

Jahreserlös Fahrgeldeinnahmen gesamt

$+$

Jahreszuschuss DTV-Ausgleich

$=$

Jahreserlös aus Allg. Vorschrift brutto

Umrechnung brutto > netto / 1,07

$=$

Jahreserlös aus Allg. Vorschrift netto

# Abschätzung der Erträge je Los/Linienbündel - Ertragskomponenten-

Jahresleistung aus  
Allg. Vorschrift netto

s. o.

+

Ausgleichsleistungen  
SGB IX

2,88% Aufschlag auf Fahrgeldeinnahmen netto  
(ges. Satz 2013) oder individueller Nachweis

+

Ausgleichsleistungen §45a

Regelung für Lose/Linienbündel noch offen

# Statistische Sicherheit von Verkehrsleistungen innerhalb von Losen/Linienbündeln

Die Allgemeine Vorschrift garantiert die statistische Sicherheit von Nachfragedaten nur für Unternehmensnetze. Für Werte auf der Ebene von Linienbündeln oder Lose ergibt sich für die Verkehrsunternehmen daher folgende Situation:

- Ist das Bündel/Los das einzige Betätigungsfeld des Verkehrsunternehmens, greift die Allgemeine Vorschrift. Der Stichprobenfehler bleibt dann auf  $\pm 10\%$  begrenzt.
- Ist das Verkehrsunternehmen auch in anderen Bündeln/Losen aktiv, kann der Stichprobenfehler in einem Bündel/Los auch größer ausfallen. Werte um die 20% sind dann durchaus möglich, bei Linien mit sehr wenigen Fahrten auch mehr.

# Festlegung von Standards

Umfassende Festlegungen notwendig, da die Betreiber die in den Ausschreibungsunterlagen veröffentlichten Standards erfüllen müssen:

- Betrieb / Leistung / Verkehrsdurchführung
- Sozialstandards
- Kompetenz des Fahrpersonals
- Fahrzeuge
- usw.

Die endgültige Festlegung der Standards obliegt den Gremien! Die Beschlussfassungen sind für Frühjahr/Sommer 2015 vorgesehen.

# Situation derzeitiger Verbundunternehmen

Ein Großteil der künftigen Standards werden heute bereits von den vorhandenen VU erfüllt:

- Teilnahme an der Echtzeitinformation des VVS (RBL)
- Teilnahme am Ereignis-Management-System
- Bereitstellung des E-Ticketing / Barcodelesegerät
- Fahrscheindrucker

Zudem kennen die heutigen VU die Verhältnisse im ÖPNV der Verbundlandkreise sowie die örtlichen Gegebenheiten und Bedürfnisse.

# Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



Landkreis  
Esslingen



REMS-MURR-KREIS



LANDKREIS  
LUDWIGSBURG