

## Beschlussvorlage

öffentlich

### Beratungsfolge

	Datum	
Wirtschafts-, Bau- und Umweltausschuss	10.11.2022	nicht öffentlich
Kreistag	07.12.2022	öffentlich

Gegenstand der Vorlage:

Grundsatzbeschluss zur Vorbereitung und Durchführung eines Vergabeverfahrens für Busverkehrsleistungen im Linienbündel 2 "Zwickau Nord/Nordwest-Süd"

Gesetzliche Grundlage:

SächsÖPNVG  
SächsKomZG  
Personenbeförderungsgesetz (PBefG)  
Verordnung (EG) Nr. 1370/2007  
Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG)  
Hauptsatzung des Landkreises Zwickau  
Sächsische Landkreisordnung

Einreicher:

Landrat

Erarbeitet:

Straßenverkehrsamt

Beschlussvorschlag:

Der Kreistag beschließt die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages (öDA) für die Erbringung der ÖSPV-Leistungen im Linienbündel 2 (Landkreis Zwickau Nord/Nordwest-Süd) in einem wettbewerblichen Verfahren ab dem 01.01.2026 mit einer Vertragslaufzeit von zehn Jahren durchzuführen.

Michaelis  
Landrat

Rechtlich und haushaltsrechtlich geprüft:

Dr. Vogel, Steffen  
Hartung, Mathias

Amtsleiter Rechtsamt  
Dezernent Finanzen und Service

## 1. Ausgangssituation und Anforderungen gem. SaubFahrzeugBeschG

Mit Beschluss Nr. 400/2022 des Kreistags vom 30.03.2022 wurde der bestehende Vertrag zur Erbringung von Verkehrsleistungen für das Linienbündel 2 mit der Regionalverkehr Westsachsen GmbH (RVW) um 17 Monate bis zum 31.12.2025 mit der Option für weitere 7 Monate verlängert.

Das Leistungsvolumen beträgt aktuell unter Berücksichtigung der zwischenzeitlich seitens des Landkreises veranlassten bzw. beauftragten Änderungen rund 4,1 Mio. Fahrplankilometer (Fpl-km) für das Normjahr. Das hinterlegte Fahrplanprogramm entspricht dem aktuellen Bedarf und ist im Übrigen durch den Beschluss vom 18.06.2021 über die 4. Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau, hier für den Teil B-IV – Landkreis für den Zeitraum 2021-2025, in Bezug auf alle planerisch grundlegenden Vorgaben damit als Rahmenplan verbindlich festgeschrieben.

In der Sachstandsinformation 489/2022 der Sitzung des Wirtschafts-, Bau- und Umweltausschusses vom 07.09.2022 wurden die Grundlagen für die Folgevergabe der Leistungen ab dem 01.01.2026 näher erläutert. Dies umfasste die Darstellung der Zeitschiene, der CVD-Quoten (clean vehicle directive) für die Beschaffung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben nach dem Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG), die Möglichkeiten zur Erlangung von Fördermitteln für Fahrzeuge mit alternativer Antriebstechnik, die technischen Vor- und Nachteile im Vergleich zum Dieselantrieb und die entsprechende Schlussfolgerung für das kommende Vergabeverfahren.

Demnach wird der Landkreis Zwickau entsprechend der gesetzlichen Verpflichtung die Quote von 45% sauberer Fahrzeuge für den Zeitraum bis zum 31.12.2025 gezielt und optimiert ausfüllen. Maßgeblich ist der Sachverhalt, dass im Kontext der neuen Vergabe der zukünftige Betreiber in jedem Fall anteilig auch neue Fahrzeuge beschaffen muss, auf die dann die Quotenregelung des SaubFahrzeugBeschG anzuwenden ist.

## 2. Umsetzung der CVD-Quoten bzw. des SaubFahrzeugBeschG

Dieses Vorgehen ist insofern nach heutiger Einschätzung durch unser beauftragtes Beratungsunternehmen empfehlenswert, weil es private Anbieter gibt, die zuletzt aus dem Förderprogramm der Bundesregierung für die Beschaffung von Fahrzeugen mit alternativen Antriebe Förderbescheide erhalten haben. Die Unternehmen erhalten einen Ausgleich in Höhe von 80% der Mehrkosten für BEV-Busse (Batteriebusse) oder FCEV-Busse (mit Wasserstoff und Brennstoffzelle) im Vergleich zum Preis eines vergleichbaren Dieselmusses. Da BEV-Busse im laufenden Betrieb günstiger als Dieselmussen sind, wird aktuell davon ausgegangen, dass über einen langen Zeitraum von zehn Jahren, in dem die Investition samt Förderung durch die Verrechnung der Absetzung für Abnutzung (AfA) amortisiert wird, nur geringe Mehrkosten im Vergleich zum Dieselmussenbetrieb entstehen werden.

Die geförderten Fahrzeuge können die privaten Verkehrsunternehmen nach Bedarf in Vergabeverfahren der hier in Rede stehenden Art einbringen, weshalb es Zielstellung des Landkreises Zwickau ist, auf diesem Weg an dem Förderprogramm zu partizipieren. Aktuell gibt es in jedem Fall zwei deutschlandweit – und auch in Sachsen – tätige Verkehrsunternehmen, die sich mit geförderten BEV-Bussen (Batteriebusse) in die kommende Ausschreibung des Landkreises Zwickau einbringen können.

Das aktuelle Förderprogramm des Bundes läuft bis zum 31.12.2025; ob und inwieweit es danach ein gleichwertiges Förderprogramm geben wird, ist noch völlig offen. Klar ist aber in jedem Fall, dass Vergabeverfahren, die erst nach diesem Datum gestartet werden, in jedem Fall deutlich höhere Quoten erfüllen müssen.

Während nämlich der maßgebliche Anteil für saubere bzw. lokal emissionsfreie Busse bis Ende 2025 mindestens 45% der Neufahrzeuge beträgt, steigt dieser Anteil danach auf 65% an. Würde also der Landkreis Zwickau in dem neuen Verfahren als einfaches Rechenbeispiel 100 neue Busse fordern, so müssten bis Ende 2025 davon 45 Busse sauber oder lokal emissionsfrei sein, danach wären es 65 Busse. Ob es für Beschaffungsverfahren nach dem 01.01.2026 genauso viele Fördermittel gibt wie heute, ist aktuell völlig offen.

Daher empfiehlt sich die Realisierung der Quoten unter bestmöglicher Nutzung der von den privaten Unternehmen bereits erworbenen Förderbescheide.

Weil sich BEV-Busse mittlerweile als vergleichsweise robust und verlässlich erwiesen haben, da vielerorts in Europa bereits in Betrieb, sollen BEV-Busse auf Linien bzw. Umläufen mit hohen Stadtverkehrsanteilen eingesetzt werden, weil sich diese Linien bzw. Umläufe für BEV-Betrieb am besten eignen. Es sind zudem Linien bzw. Umläufe, die eine hohe jährliche Laufleistung der Fahrzeuge möglich machen. Eine hohe Laufleistung wiederum ergibt im Ergebnis bei Verrechnung der AfA vergleichsweise niedrige AfA-Belastungen je Fahrplankilometer (s. u.).

### 3. Leistungsbild des zukünftigen ÖPNV (Gegenstand der Ausschreibung)

Das zur Ausschreibung anstehende Leistungsbild des zukünftigen ÖPNV, wie es Gegenstand der Ausschreibung werden soll, entspricht dem aktuellen Leistungsbild. Es sind also weder Mehrleistungen noch Minderleistungen in der Planung für die Ausschreibung berücksichtigt. Das aber betrifft nur die geplante Regelleistung; die Festschreibung des aktuellen Niveaus der Leistungsmengen heißt hingegen nicht, dass nicht auch Leistungen in Zukunft abbestellt werden könnten (vgl. Kap. 4, unten).

Nach dem aktuellen Leistungsstand bzw. der Abrechnung 2021 ergibt sich für die Mengen das nachfolgende Bild. Demnach beträgt die Summe der Leistungen der 68 betroffenen Linien rund 4,1 Mio. Fpl-km pro Jahr (p.a.); davon sind Los 1 mit 31 Linien rund 1,6 Mio. Fpl-km p.a. und Los 2 mit 37 Linien rund 2,5 Mio. Fpl-km p.a. anzurechnen. Dabei wird innerhalb beider Lose zwischen Leistungen der Netzkategorie 1 (Kat 1) und Leistungen der Netzkategorie 2 (Kat 2) unterschieden, wie sie im NVP in Anlage 16 angelegt sind:

**Netzkategorie 1:** Grundnetz mit PlusBus, TaktBus, Regio-Netz (vertaktete Regionallinien) und vertakteter Stadtverkehr

**Netzkategorie 2:** nicht vertaktete Stadtverkehre sowie Ergänzungsnetz 1. Ordnung und 2. Ordnung (Letzteres: Schülerlinien mit Genehmigung gem. § 43 PBefG, 800er Nummer)

Die Mengen der Linien und nach Losen und Netzkategorie stellen sich für 2021 wie nachfolgend dargestellt dar:

Alle Linien	Fpl-km p.a.	Verkehrsmengen nach Los und Kategorie				
		(gem. NVP 2021-2025)	Jahr 2021	Los 1 Kat 1	Los 1 Kat 2	Los 2 Kat 1
Teilsummen	4.130.790	932.283	675.203	1.634.436	888.868	
<b>Gesamt</b>	<b>4.130.790</b>		<b>1.607.486</b>		<b>2.523.304</b>	

Im Nahverkehrsplan (NVP) sind die ehemals zwei Linienbündel (LB 2 alt, und LB 3 alt) mit 68 Linien aktuell allesamt dem Linienbündel 2 (neu) zugerechnet worden. Die Vergabe dieser Linien soll aber in nunmehr in zwei Losen erfolgen, was rechtlich problemlos möglich ist. Dafür gibt es drei Gründe:

- Zum einen ist jede Vergabestelle dazu verpflichtet, den mittelständischen Anbietern in jedem Vergabeverfahren eine faire Chance für die Teilnahme an der Ausschreibung zu ermöglichen. Dafür gibt es keine fixen Vorgaben, aber Los 1 kann mit einem Volumen von 1,6 Mio. Fpl-km p.a. von einem etablierten, konzern-unabhängigen Mittelständler erbracht werden. Los 2 hingegen fällt deutlich größer aus, was aber im Regelfall als zulässig eingeschätzt wird; Los 2 könnte dabei theoretisch an einen 2. Bieter und/oder einen Konzern gehen.
- Zum anderen ist darauf zu achten, dass es in jedem Fall einen guten Wettbewerb um die Leistungen gibt, weil andernfalls alleine durch ein kleines Teilnehmerfeld die Preise tendenziell steigen. Bei großen Vergabeverfahren war es zuletzt deutschlandweit keine Besonderheit, wenn nur 2 Bieter daran teilgenommen hatten; das war im Übrigen in den beiden letzten Verfahren in den Jahren 2013 und 2016 auch im Landkreis Zwickau der Fall.
- Das birgt allerdings in sich Risiken, insbesondere wenn ein Bieter – aus welchen Gründen auch immer – final kein Angebot abgeben würde (Anm.: Und das auch noch bekannt würde). Denn die Möglichkeiten, mit Verweis auf einen zu hohen Preis das Ergebnis der Ausschreibung nachverhandeln zu können, wurden mittlerweile von den Gerichten an extrem hohe Bedingungen geknüpft. Sie können damit für den Regelfall als faktisch (fast) unmöglich eingeschätzt werden.
- Eine Aufteilung in 2 Lose ist zudem vorteilhaft, weil dann ein Los ausschließlich auf Dieselbetrieb ausgelegt werden kann, der für den Mittelstand besonders attraktiv ist; das ist nach dem aktuellen Konzept Los 1. Das Los 2 wird dann neben Diesibusleistungen (z. B. im Schülerverkehr) alle BEV-Leistungen einschließen, die derzeit insbesondere von großen Marktteilnehmern vorrangig angeboten werden.

Zum aktuellen Zeitpunkt kann noch keine abschließende Kalkulation für den Erwartungswert in Preisen von 2023 aufgestellt werden, weil dafür noch eine gesonderte Betriebsplanung aufgestellt wird, um die Leistungen mit BEV-Antrieb möglichst effizient ausschreiben zu können. Diese Betriebsplanung soll noch im Dezember 2022 finalisiert werden; aktuell werden die Datengrundlagen bei bzw. von der VMS GmbH beschafft.

In der Betriebsplanung sind nach aktuellem Stand 120 Busse für die Gesamtleistungen (inkl. Reserve) notwendig. Von diesen Bussen sind ca. 44 Busse als Neufahrzeuge für die vertakteten Linien einzurechnen. Diese Neufahrzeuge bilden die Grundlagen für die Beschaffung von 45% als lokal emissionsfreie Busse mit BEV-Antrieb; das werden rund 20 Busse (von 120 in Summe) sein. Die finalen Zahlen wird die Umlaufplanung dann liefern.

In einer ersten, vorläufigen Bewertung, die absichtlich (sehr) vorsichtig angelegt ist, wurden folgende Prämissen in der Kalkulation durch unser Beratungsunternehmen berücksichtigt:

- Optimierung aller Teilleistungen, um bestmögliche Effizienz zu erschließen
- Gesamtflotte von 120 Bussen, davon 44 Neufahrzeuge (Kategorie 1)
- Davon 24 Diesibusse und 20 BEV-Busse in Los 2 (entspricht Quote von 45%)
- Alle Busse als Niederflurbusse zur Sicherung der Barrierefreiheit
- Zul. Flottendurchschnittsalter für die Netzkategorien Kat. 1 max. 8 Jahre und für Kat. 2 max. 12 Jahre (ohne Schülerlinien mit 800er Nummer)
- Zul. Flottendurchschnittsalter auf Schülerlinien mit 800er Nummer > 12 Jahre zulässig, wenn alle Busse auch Niederflurbusse sind
- Anwendung AVN-Tarif für alle Fahrpersonale
- Übernahmeverpflichtung der Personale im Fall eines Betreiberwechsels (Fahrpersonale bleiben gesichert vor Ort)

Im Ergebnis kann für 2024 mit Gesamtkosten des Betriebs von rd. 15,4 Mio. € gerechnet werden. Das entspricht einem Durchschnittskostensatz von 3,74 €/Fpl-km. Da die Schülerlinien mit 800er Nummer (Ergänzungslinien 2. Ordnung) nur wenig Auslastung der Fahrzeuge generieren, sollen

sie in beiden Losen in jedem Fall in der Netzkategorie 2 im betrieblichen Verbund mit den Ergänzungslinien 1. Ordnung gefahren werden, um die vergleichsweise hohen Kosten (durch neue Vorgaben im AVN-Tarif) begrenzen zu können. Der BEV-Betrieb ist mit 3,76 €/Fpl-km nur unwesentlich teurer als der Durchschnittskostensatz, wenn geförderter Fahrzeuge eingesetzt werden und die Fahrzeuge auf den hoch effizienten Linien der Netzkategorie 1 im Linienbündel 2 eingesetzt werden.

Es wurden Energiepreise auf dem Niveau von Juli 2022 unterstellt, nicht zuletzt auch weil die CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Diesel jährlich weiter steigen wird. Der Zuwachs der Kosten resultiert folglich ausschließlich aus Effekten, die deutschlandweit maßgeblich sind bzw. sein werden (Energiepreissteigerung, deutlich höhere Löhne für Fahrpersonale).

Eine finale Festlegung der Vorgaben für die Vergabe soll erst im Dezember 2022 in gesonderter Sitzung erfolgen. Bis dahin werden noch detaillierte Kalkulationen auf der Basis einer detaillierten Umlaufplanung zur Ermittlung des Erwartungswerts der Vergabe erstellt; die Annahmen und Vorgaben können demnach im Dezember 2022 noch bei Bedarf verifiziert und geändert werden nicht zuletzt auch, um die Vergabe wirtschaftlich sicher zu gestalten.

#### 4. Wirtschaftliche Risiken der ÖPNV-Leistungserstellung (allgemein)

Die wirtschaftlichen Risiken der ÖPNV-Leistungserstellung sind im Allgemeinen vergleichsweise gering. Demnach konnte und kann wohl auch in Zukunft vergleichsweise gut das Preisgefüge von Angeboten vorab eingeschätzt werden. Dies gilt immer dann, wenn eine eigenständige, vorsichtige eigene Kalkulation auf Seiten der Vergabestelle aufgestellt wird. Wie dargestellt wurde, wird das im hiesigen Fall nach zuletzt 2013 und 2016 der Fall sein.

Folgende Risiken sind aus der Sicht des Landkreises Zwickau dabei zu beachten, die jedoch weitestgehend nicht ein Risiko des Vergabeverfahrens sind:

- Risiken aus neuer Antriebstechnologie: Das größte Risiko ist mittlerweile nicht mehr die Antriebstechnik, weil insbesondere der BEV-Betrieb zunehmend im Alltagsbetrieb sicher erfolgt. Das zentrale Problem sind vielmehr die hohen Anschaffungskosten, die aber als tragfähig einzuschätzen sind, wenn die Leistungen a) über zehn Jahre vergeben werden, b) die Fahrzeuge effizient eingesetzt werden und c) Fördermittel in Anspruch genommen werden (können).
- Entwicklung Kosten des ÖPNV: Die Kosten des ÖPNV werden für die Branche von allgemeinen Tendenzen bestimmt, die weder vom Landkreis Zwickau noch von einem Bieter effektiv nachhaltig beeinflusst werden können. Bestimmende Tendenzen für Kostensteigerungen waren zuletzt die Tariflöhne der Fahrpersonale und die Kosten für Diesel; beide Kostengrößen sind aber deutschlandweit gestiegen.
- Entwicklung Erlöse des ÖPNV: Die Entwicklung der Erlöse wird entscheidend von der Nachfrage bestimmt, die wiederum nur bedingt vom konkreten Angebot (entscheidend) beeinflusst wird. So bestimmt die Anzahl der Schüler die effektive Nachfrage und die Erlöse im Schülerverkehr viel mehr. Tatsächlich hat aber das 9-Euro-Ticket zuletzt gezeigt, dass eine potenzielle Nachfrage im ÖPNV weiterhin gegeben ist, unabhängig von der Verkehrswende. Diese Nachfrage kann aber nur erreicht werden, wenn die Preise für die Nutzung des ÖPNV günstig(er) sind bzw. werden.
- Entwicklung Zuschüsse des Freistaats Sachsen: Der Landkreis ist in der Finanzierung des ÖPNV ganz entscheidend von den Zuschusszahlungen des Freistaats Sachsen abhängig. Diese Zuschusszahlungen sind zwar in Sachsen zu einem guten Anteil gesetzlich geregelt (anders hingegen in einigen anderen Bundesländern); aber die aktuelle Kostenentwicklung und die Forderungen nach einem besseren ÖPNV-Angebot zur Ermöglichung der „Verkehrswende“ können mit den gegenwärtig gewährten Zuschüssen des Freistaats Sachsen nur anteilig bewältigt werden.

Die Übersicht zeigt, dass die wirtschaftlichen Risiken zum größten Anteil von externen Faktoren beeinflusst werden. Diese Faktoren nehmen Einfluss auf die Zuschusszahlungen bzw. die Erfordernisse dazu, ohne dass der Landkreis darauf einen konkreten Einfluss nehmen kann.

Sofern vorgenannte Risiken eintreten, hat der Landkreis die Reaktionsmöglichkeit, wenn eine zusätzliche Finanzierung nicht gesichert werden kann, Leistungen abzubestellen und damit den Leistungsumfang für den ÖPNV im Landkreis zu reduzieren (s. auch Kap. 3, Abs. 1).

#### 5. Sicherung der Wirtschaftlichkeit im Vergabeverfahren (grundsätzlich)

Es stellt sich demnach somit an dieser Stelle die Frage, wie der Landkreis Zwickau die Wirtschaftlichkeit im Vergabeverfahren selbst sicherstellen kann. Dabei gilt die grundsätzliche Zielstellung der Sicherung geringst möglicher Kosten durch eine europaweite Ausschreibung; denn diese ist nach allen vergaberechtlichen Standards vorgeschrieben und Verfahren dieser Art werden regelmäßig mit Erfolg durchgeführt. Zum einen mit Blick auf die Preise und zum anderen mit Blick auf die damit bestellte Qualität.

Diese Erfahrung wurde im Landkreis Zwickau seit der Privatisierung der Regionalverkehr Westsachsen GmbH (RVW) zum 01.04.2003 gemacht; denn die Leistungen sind nur anfangs direkt vergeben worden und danach ausschließlich in Vergabeverfahren. Im Vergleich von Qualität und Zuschussbedarf kann Folgendes auch aus unabhängiger Sicht des Beratungsunternehmens festgestellt werden:

- Es gelten für die RVW in Bezug auf die Fahrzeuge und das Personal als wesentliche Kostenelemente die gleichen Bedingungen wie für die kommunalen Regionalbusbetriebe in Sachsen.
- Die RVW liefert eine solide ÖPNV-Angebotsqualität zu normalen Preisen; die Preise sind weder „sehr hoch“ noch „sehr günstig“ und können insofern als „durchschnittlich“ bewertet werden.
- Der Landkreis Zwickau gleicht insofern einen verhältnismäßig günstigen Gesamtaufwand auf Seiten des Unternehmens aus, zum einen durch die Fahrgelderlöse und gesetzlichen Zuschüsse, zum anderen durch seine eigenen Haushaltsmittel.

Insofern wird auch weiterhin die Bestellung der Leistungen auf der Grundlage einer EU-weiten Ausschreibung nach § 15 Vergabeverordnung (VgV) erfolgen.

#### 6. Risikomanagement vor und in der Durchführung des Vergabeverfahrens (konkret)

Auch wenn die Durchführung einer EU-weiten öffentlichen Vergabe als bester Weg zur Sicherung der Wirtschaftlichkeit gelten kann, bedarf es eines Risikomanagements vor und in der Durchführung des Vergabeverfahrens. Auf der Basis entsprechender Erfahrungen der BPV Consult GmbH und der Anwaltskanzlei BBG und Partner, beide erfahren in der Durchführung von Vergabeverfahren im ÖPNV; soll dieses wie folgt konkretisiert werden.

Entscheidend ist, dass die Vergabe auf der Grundlage von zwei Losen mit jeweils unterschiedlichem Fokus, sowohl auf die Leistungen als auch mit Blick auf die Effizienz und die anzunehmenden Kosten bzw. Preise im Ergebnis der Vergabe (s.o.), optimiert werden soll:

- Mit Los 1 werden mittelständische Anbieter fokussiert, die aktuell mit großem Interesse langfristige Vergabeverfahren mit Dieselantrieb verfolgen. Dieselleistungen werden zwar perspektivisch tendenziell bei den Energiepreisen teurer, sind aber auch weiterhin nicht zuletzt für alle weniger effizienten Fahrzeugumläufe vorteilhaft wegen dem geringeren Kostenanteil aus der Vorhaltung der Fahrzeuge. Los 1 ist im Durchschnitt der Umläufe deutlich weniger effizient als Los 2.

- Mit Los 2 werden insbesondere auch Konzerne für die Vergabe adressiert, die die alternativen Antriebe am besten aktuell beherrschen. Hier kann nach aktuellem Stand auch ein entsprechender Wettbewerb von mindestens zwei Anbietern erwartet werden (wie zuletzt an anderer Stelle in Sachsen auch, zuletzt im LK Görlitz). Los 2 wird die BEV-Bus-Leistungen umfassen, welche dann wirtschaftlich gut vertretbar sind, wenn gute Umlaufleistungen mit einem hohen Fahrzeugeinsatz die hohen Vorhaltekosten ausgleichen können. Los 2 ist im Durchschnitt der Umläufe deutlich effizienter als Los 1. Dort eigenen sich 7 von 11 Linien der Netzkategorie 1 augenscheinlich gut für den BEV-Einsatz.
- Der Zuschlag erfolgt dann nach dem Wertungspreis je Los, wobei die Wertung eine fiktive Hochrechnung der Preise über die Laufzeit von zehn Jahren mit Zu- und Abbestellungen enthält. Ein solches Wertungspreisschema verhindert systematisch die Spekulation auf besondere Risiken auf der Bieterseite (z. B. Annahme, dass Löhne oder Energie stärker steigen als zuletzt üblich). Nach allen Erfahrungen bilden derartige Wertungsschemata am besten die realen Kosten und den Ausgleichsanspruch ab. Grundlage ist ein Kalkulationsschema, wie es bewährt im Markt und damit auch rechtssicher ist.

Der Loszuschnitt, wie er in der Vorabbekanntmachung für das Vergabeverfahren jetzt aufgezeigt werden soll, wird in allen wesentlichen Zügen grundsätzlich fixiert. Das lässt aber sehr wohl noch bis zum Start des Vergabeverfahrens i. e. S. (im 1. Quartal des Jahres 2023, s. u.) Änderungen an den Mengen und in der Qualität zu.

## 7. Vorkehrungen für Risiken bei der Leistungserstellung unter Vertrag (zusätzlich)

Folgende Vorkehrungen für Risiken bei der Leistungserstellung unter Vertrag sind zusätzlich vorgesehen. Dabei ist zu beachten, dass – wie in Kap. 4 dargestellt wurde (s. o.) – die wesentlichen Risiken aus externen Veränderungen resultieren, die der Landkreis Zwickau mit eigenen Mitteln nicht beeinflussen kann. Er kann insofern diesbezüglich im Regelfall nur begrenzt im Vorhinein aktiv agieren.

Es ist somit von zentraler Bedeutung, dass der Landkreis gegenüber solchen externen Einflüssen aber sehr wohl im Nachhinein reaktiv begegnen kann. Wesentlich dafür sind die folgenden vertraglichen Vorkehrungen, die sich deutschlandweit bewährt haben:

- Die Vergabe erfolgt auf der Grundlage der Leistungsmengen im Status quo mit der vertraglichen Möglichkeit, das Leistungsvolumen sowohl nach oben als auch nach unten in einem großen Rahmen im Lauf der Vertragslaufzeit anpassen zu dürfen. Aktuell ist ein Anteil dafür von 25% im Vergleich zum Startvolumen vorgesehen, wie zuletzt auch bei Linienbündel 1. Das bedeutet, dass das Volumen (im Vergleich zu 100%, als Basis, über zehn Jahre) um 25% auf 75% (der Basis über zehn Jahre) sinken bzw. auf 125% (der Basis über zehn Jahre) ansteigen darf. Im aktuellen Vertrag waren 2013 hingegen nur +/- 15% vereinbart, weil ein größerer vertraglicher Spielraum damals noch nicht als rechtssicher gelten konnte.
- Bei darüber hinaus gehenden Änderungen des Leistungsvolumen würde eine Vergütung auf Basis der Ursprungskalkulation des Verkehrsunternehmens mit Anpassung an dessen veränderte Kosten gem. § 2 Nr. 3 VOL/B als Grundlage herangezogen; aber auch eine solche Änderung wäre möglich.
- Unabhängig vom Leistungsvolumen steht es dem Landkreis Zwickau jederzeit (im Rahmen des operativ Möglichen) frei, Leistungen auch räumlich „umzubestellen“. Demnach können Veränderungen der Verkehrsnachfrage, auch immer wieder, nach Bedarf im Fahrplan mit entsprechenden Änderungen nachvollzogen werden.
- Das gilt nicht nur für die Leistungsmengen, sondern auch für die Fahrzeugtechnologie wie folgt: Wenn nämlich bspw. Leistungen mit Dieselantrieb deutlich teurer würden im Vergleich zu Leistungen mit BEV-Antrieb, so könnte der Landkreis selbst darauf reagieren. Er müsste dann die Lose 1 und 2 in den Verkehrsmengen ggf. im Bereich der Dieselleistungen

ausgleichen, weil Zubestellungen mit BEV-Antrieb effektiv nur im Los 2 zu kalkulierbaren Bedingungen möglich sein werden. Aber der Landkreis könnte solche Anpassungen vollziehen, wie das im Übrigen in der Vergangenheit bei der Hinzunahme von PlusBus-Leistungen mit qualitativ deutlich besseren Fahrzeugen auch schon möglich war.

Schon die Praxis der letzten annähernd 20 Jahre hat gezeigt, dass der Landkreis Zwickau sehr flexibel nach seinem Bedarf die Leistungserbringung durch die RVW als Auftragsunternehmen bestimmen konnte. Das wird auch in Zukunft so möglich sein.

## 8. Umsetzung Vergabeverfahren / Weiteres Vorgehen (Ausblick)

Das weitere Vorgehen zur Umsetzung des Vergabeverfahrens stellt sich wie folgt dar:

- Vorabbekanntmachung des geplanten Vergabeverfahrens als rechtliche Verpflichtung, um mögliche eigenwirtschaftliche Genehmigungsanträge möglich zu machen (nur theoretisch, im konkreten Fall ohne praktischen Wert);
- Leistungsoptimierung im Rahmen einer gesonderten Umlaufplanung für beide Lose und die vorgesehene Antriebstechnik, um die bestmögliche Effizienz der Leistungserstellung zu ermöglichen;
- Ermittlung des finalen Erwartungswerts auf der Basis der Leistungsoptimierung;
- Vorlage Ergebnisse zur finalen Abstimmung darüber mit der Option, ggf. Leistungen oder Qualitäten noch anzupassen;
- Start des Vergabeverfahrens nach § 15 VgV im 1. Quartal 2023 mit einer effektiven Durchführungsdauer von drei bis vier Monaten.

Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass der rechtmäßig beste Bieter auch das Recht auf einen Zuschlag hat. Maßstab dafür ist der Wertungspreis für die Angebote.

Aktuell wird geprüft, welche rechtlichen Möglichkeiten in der Durchführung des Vergabeverfahrens neben dem offenen Vergabeverfahren (immer ohne Verhandlungsmöglichkeit) dem Landkreis ggf. noch die Möglichkeit einer Verhandlung im laufenden Verfahren ermöglichen könnte (z. B. mittels eines Verhandlungsverfahrens). Es sei darauf hingewiesen, dass die Rechtsprechung zu Vergabeverfahren für ÖPNV-Leistungen bisher die Rechtsauffassung bestätigt hat, dass im Rahmen von ÖPNV-Vergaben die Leistungen abschließend eindeutig zu beschreiben sind, was dann keine Verhandlung mehr zulässt. Tatsächlich stellen sich die Vorgaben für die Vergabe der Leistungen mit BEV-Antrieb aber deutlich komplexer dar, weil es dafür noch keine Normen gibt und insofern auch eine abschließend eindeutige Beschreibung ungleich schwieriger ist bzw. sogar anteilig (derzeit noch) unmöglich erscheint.

Anlage:

- Fahrzeugbedarf und BEV-Ansatz je Teilleistung (Fzg.-Kategorie)