



| | |
|---------------|---|
| AL/SG: | Abt. 1 - Zentrale Angelegenheiten, Kreisentwicklung, ÖPNV, Beteiligungen |
| Aktenzeichen: | |

Aichach, den 12.09.2022

Sitzungsvorlage

| | | |
|-------------|------------|----------------|
| Drucksache: | 1/156/2022 | - öffentlich - |
|-------------|------------|----------------|

| Beratungsfolge | Termin | Bemerkungen |
|----------------------------|------------|-------------|
| Kreisentwicklungsausschuss | 24.10.2022 | |

Betreff:

Augsburger Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (AVV);
Vergabe der Linienbündel "Friedberg 01" und "Wittelsbacher Land 01" - Beschlussfassung über die Vergabebekanntmachung

Anlagen

Anlage 1 - Konzept zum Linienbündel "Wittelsbacher Land 01"
Anlage 2 - Konzept zum Linienbündel "Friedberg 01"

Hinweis auf frühere Beratungen und Beschlüsse:

Kreisentwicklungsausschuss 04.10.2021

Finanzielle Auswirkungen:

1. Gesamtkosten: im Rahmen des AVV-Wirtschaftsplan

| | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Mittel stehen zur Verfügung | <input type="checkbox"/> Verwaltungshaushalt |
| <input type="checkbox"/> Mittel stehen nicht zur Verfügung | <input type="checkbox"/> Vermögenshaushalt |

2. Deckungsvorschlag:

3. Folgekosten:

- Personalkosten:
- Sach- und Unterhaltskosten:
- Finanzierungskosten:
- Sonstiges:

Sachverhalt:

Im Dezember 2023 laufen die aktuellen Verkehrsverträge für die Linienbündel „Wittelsbacher Land 01“ und „Friedberg 01“ aus. Die Dienstleistungen müssen daher rechtzeitig neu ausgeschrieben werden. Zur Vorbereitung der Ausschreibung hat sich der Kreisentwicklungsausschuss in seiner Sitzung am 04.10.2021 mit der Überplanung dieser Linienbündel beschäftigt. Im Ergebnis wurden die Vorschläge des AVV zur Ausweitung des Angebots mit Mehrkosten gegenüber dem Status quo in einer Größenordnung von rund 387.000 Euro für den Landkreis Aichach-Friedberg angenommen.

Auf dieser Basis erfolgte durch den AVV die Vorabbekanntmachung nach Art. 7 Absatz 2 der Verordnung 1370/2007 für die Durchführung eines offenen Verfahrens gemäß § 15 VgV im Europäischen Amtsblatt. Nun sind formale Entscheidungen der zuständigen ÖPNV-Aufgabenträger (Landkreis Aichach-Friedberg und Stadt Augsburg) zur Einleitung des förmlichen Ausschreibungsverfahrens zu treffen, die mit dieser Sitzungsvorlage erläutert werden.

1. Vorabbekanntmachung der öffentlichen Dienstleistungsaufträge:

Am 07.12.2021 wurde die Vorabbekanntmachung nach Art. 7 Absatz 2 der Verordnung 1370/2007 für die Durchführung eines offenen Verfahrens gemäß § 15 VgV zur Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags über

- das Linienbündel „Friedberg 01“ (AVV-Regionalbuslinien 210, 211, 212, AST 210 P; in Linie 211 inkludiert sind Nachtbusfahrten, welche künftig als eigene Liniennummer N 291* geführt werden) als Gesamtleistung im Sinne des § 8a Absatz 2 PBefG
- das Linienbündel „Wittelsbacher Land 01“ (AVV-Regionalbuslinien 227, 305, 306, 314, 315, 316, 317, AST 227, Rufbus 317; in Linie 305 inkludiert sind Nachtbusfahrten, welche künftig als eigene Liniennummer N 395 geführt werden) als Gesamtleistung im Sinne des § 8a Absatz 2 PBefG

mit Vertragslaufzeit 10.12.2023 bis zum 10.12.2033 veröffentlicht. Zwischen Vorabbekanntmachung und Auftragsbekanntmachung liegt mindestens ein Jahr.

2. Vergabebekanntmachung über die öffentlichen Dienstleistungsaufträge

Die Vergabe des öffentlichen Dienstleistungsauftrags über das

- Linienbündel „Friedberg 01“ (AVV-Regionalbuslinien 210, 211, 212, AST 210 P, N 291)

| | Betriebsaufnahme ab 10.12.2023 |
|---|---|
| AVV-Regionalbuslinie 210 | Augsburg Hbf – St. Anton-Siedlung- Stätzling-Wulfertshausen-Friedberg |
| AVV-Regionalbuslinie 211 | Augsburg Hbf – St.-Anton-Siedlung -Stätzling-Wulfertshausen-Haberskirch-Derching |
| AVV-Regionalbuslinie 212 | Augsburg Hbf – Augsburg Lechhausen - Derching |
| Anruf-Sammel-Taxi (AST) 210 P | Friedberg – Wulfertshausen – Stätzling – Haberskirch - Derching |
| Nachtbus 291 *vorbehaltlich der diesbezüglichen Entscheidung des Landkreises Aichach-Friedberg, ob Umsetzung des Nachtbusses 291 erfolgen soll | Augsburg Schleiermacherstraße – St.-Anton-Siedlung -Stätzling-Wulfertshausen-Haberskirch-Derching |

- **Linienbündel „Wittelsbacher Land 01“** (AVV-Regionalbuslinien 227, 305, 306, 314, 315, 316, 317, AST 227, Rufbus 317, N 395)

| | |
|-----------------------------|--|
| | Betriebsaufnahme ab 10.12.2023 |
| AVV-Regionalbuslinie 227 | Au – Rehling -Todtenweis – Aindling -Aichach |
| AVV-Regionalbuslinie 305 | Augsburg Hbf – Mühlhausen – Oberach – Rehling - Aindling |
| AVV-Regionalbuslinie 306 | Oberhausen Nord P+R – Gersthofen – Langweid – Oberach-Aindling |
| AVV-Regionalbuslinie 314 | Aindling – Todtenweis – Oberach – Rehling – St. Stephan |
| AVV-Regionalbuslinie 315 | Aindling – Binnenbach -Edenhausen – (Bach) – (Aindling) |
| AVV-Regionalbuslinie 316 | Oberach-Rehling-Gaulzhofen-Hausen-Aindling |
| AVV-Regionalbuslinie 317 | Aindling, Marktanger – Aindling, Marktplatz |
| Anruf-Sammel-Taxi (AST) 227 | Rehling-Aindling-Hausen-Petersdorf-Motzenhofen-Aichach |
| Rufbus 317 | St. Stephan – Oberach-Rehling-Gaulzhofen-Hausen-Arnhofen -Binnenbach-Pichl-Bach-Aindling |
| Nachtbus 395 | Augsburg Hbf – Mühlhausen – Oberach – Rehling - Aindling |

erfolgt gemäß Art. 3 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 im Rahmen eines europaweiten offenen Verfahrens in Form eines Bruttovertrages als Gesamtleistung im Sinne des § 8a Absatz 2 PBefG mit einer Vertragslaufzeit vom 10.12.2023 bis zum 10.12.2033. Hierbei gilt:

2 a) Betriebsleistung/Qualität

Grundlage ist das anhängende Konzept AVV-Regionalbusverkehr Überplanung Bündel 11 – Wittelsbacher Land 01 (**Anlage 1**) bzw. das anhängende Konzept AVV-Regionalbusverkehr Überplanung Bündel 16 – Friedberg 01 (**Anlage 2**). Der laut Konzept jeweilig bestehende Fahrplanstand wird als ausreichende Verkehrsbedienung im Sinne von § 8 Abs. 3 und § 8a Abs. 2 Satz 3 – 5 PBefG festgelegt. Es gilt der AVV-Gemeinschaftstarif in seiner jeweiligen gültigen Fassung. Soweit in der beigefügten Anlage bzw. in den Buchstaben a) bis e) keine anderweitigen Qualitätsstandards bzw. Anforderungen aufgeführt werden, haben mindestens die derzeit für AVV-Regionalbusleistungen geltenden Qualitätsstandards bzw. Anforderungen zur Anwendung zu kommen.

Neue Nachtbuslinie 291 (Derching - Haberskirch – Stätzling – Wulfertshausen – Augsburg Schleiermacherstraße)

Beim Linienbündel Friedberg 01 musste gegenüber dem im Oktober 2021 vorgelegten Konzept eine bedeutende Änderung bei der bisher noch nicht bestehenden Nachtbuslinie 291 vorgenommen werden. Diese sollte ursprünglich zwischen Derching und Augsburg Hauptbahnhof verkehren. Aufgrund eines dadurch entstehenden Parallelverkehrs zwischen Augsburg Hauptbahnhof und Augsburg Schleiermacherstraße (Nähe Lechhausen, Schlössle) kann die Linienführung aus personenbeförderungsrechtlichen Gründen so nicht umgesetzt werden.

Alternativ könnte die Nachtbuslinie zwischen Derching und Augsburg, Schleiermacherstraße mit einem zeitnahen Umstieg in einen Nachtbus der Stadtwerke Augsburg eingeführt werden. Die andere Variante wäre, dass der Nachtbus komplett entfällt, was für den Landkreis Aichach-Friedberg 21.100 Euro weniger Mehrkosten pro Jahr bedeuten würde. Aufgrund des dadurch entstehenden nächtlichen Umstiegs, der die Einführung einer Nachtbuslinie aus Sicht der Verwaltung in Frage

stellt, soll der Kreisentwicklungsausschuss hierzu eine politische Entscheidung treffen.

Die Verwaltung könnte sich einen zweijährigen Probebetrieb mit stichprobenartigen Zählungen des Angebots vorstellen. Nach Ablauf des ersten Jahres könnte der Kreisentwicklungsausschuss auf Basis der Fahrgastzahlen eine Entscheidung treffen, ob die Nachtbuslinie nach Ablauf der zwei Probejahre fortgeführt wird. Die Stadt Augsburg als weiterer zuständiger Aufgabenträger kann sich den vorgeschlagenen Alternativen anschließen.

2b) Beschreibung des ITCS-Systems

In diesen und künftigen Vergaben soll durch die Vergabestelle die direkte Anbindung an das AVV-ITCS als bevorzugte Lösung in den Verdingungsunterlagen eingefordert werden. Die Anbindung an das AVV-ITCS über ein Dritt-ITCS (sog. ITCS-ITCS-Koppelung) ist unter entsprechenden Bedingungen als Alternativlösung möglich.

Vor dem Hintergrund der Förderung des Freistaats Bayern hat die AVV GmbH auf Wunsch der jeweils zuständigen Aufgabenträger (Auftraggeber) ein Intermodal Transport Control System (in der Folge als AVV-ITCS bezeichnet) beschafft. Dies mit der Zielsetzung:

- der Sicherstellung der Anschlussinformation und- sicherung, insbesondere bzgl. der linienbündel- und verkehrsträgerübergreifenden Anschlussbeziehungen. Durch die Anbindung an das AVV-ITCS wird die Möglichkeit geschaffen, im Kundeninteresse auf die Bewältigung besonderer Verkehrssituationen angemessen und zeitnah zu reagieren. Mit dem AVV-ITCS wird die Möglichkeit geschaffen, die Güte der Anschlussrealisierung zu verifizieren und ggf. statistisch auszuwerten, um z.B. Rückschlüsse auf mögliche Verbesserungen in der Planung zu erlangen. Als neue Funktionalität soll ebenfalls ein Rückkanal etabliert werden, über den die Kunden sofort über den Status ihres Anschlusses (wartet / wartet nicht) informiert werden.
- der Sicherstellung einer Online-Informationsmöglichkeit der Aufgabenträger/AVV GmbH, um im Rahmen der Betriebssituation Störsituationen frühzeitig zu erkennen und die erforderliche Information der Fahrgäste über die verfügbaren Informationsmedien zeitnah und in hoher Qualität sicherzustellen.
- tagesaktuelle Fahrplandaten zentral gesteuert durch die AVV GmbH und automatisiert in die Fahrzeuge zu bringen, mit der Folge, dass tagesaktuelle Änderungen des Fahrbetriebs im Bordrechner zum Soll-Ist-Vergleich zur Verfügung stehen und Fahrer nicht mehr zur Einhaltung des Fahrplans auf mitgeführte Unterlagen angewiesen sind. Das AVV-ITCS soll daher dazu dienen, dass ein technisch gestützter Soll-Ist-Vergleich zur Vermeidung von Verfrühungen bzw. Verspätungen gewährleistet wird.
- der Möglichkeit zur zeitnahen Reaktion auf Kundenanfragen/-beschwerden
- der Vereinheitlichung der Datenqualität der Netz – und Fahrplandaten. Ein aufgrund fehlender automatisierter Schnittstellen auf Seiten der Verkehrsunternehmen in der Vergangenheit erforderliches händisches Einpflegen der Daten ist aufgrund des AVV-ITCS nicht mehr erforderlich, die damit einhergehende Fehleranfälligkeit wird hierdurch vermindert und der in der Vergangenheit erschwerte Abgleich, der von dem Verkehrsunternehmen zu liefernden Ist-Daten mit den ursprünglichen Soll-Daten erleichtert. Insbesondere wird es durch die durchgängige automatische Datenkette vom Planungssystem über das ITCS bis hin zu den Fahrscheindruckern auf den Fahrzeugen ermöglicht, Baustellenfahrpläne oder andere kurzfristige Fahrplanänderungen zeitnah an alle Systeme und Geräte zu verteilen. Widersprüche zwischen Planung und tatsächlicher Fahrtabwicklung werden hierdurch vermieden
- der Vereinheitlichung der Datenqualität der Tarif- und Verkaufsdaten. Ein aufgrund fehlender automatisierter Schnittstellen auf Seiten der Verkehrsunternehmen in der Vergangenheit erforderliches händisches Einpflegen der Daten und des hierdurch verbundenen Verlustes der Ver-

sionierung nebst Gültigkeiten wird durch den Einsatz des ITCS der AVV GmbH vermieden. Durch das AVV-ITCS wird sichergestellt, dass rechtzeitig erkannt wird, dass Fahrscheindrucker nicht mehr nach gültigen Tarifdaten verkaufen. Zudem wird sichergestellt, dass die AVV GmbH, da die Verkaufsdaten direkt von den Fahrausweisdruckern an das AVV-Vertriebshintergrundsystem gemeldet werden und folglich nicht wie in der Vergangenheit zunächst über das Vertriebshintergrundsystem des jeweiligen Verkehrsunternehmens laufen, alle Verkäufe der Fahrscheindrucker an die AVV GmbH gemeldet werden. Zudem wird hierdurch sichergestellt, dass Fahrausweise nach dem jeweils aktuellen AVV-Gemeinschaftstarif verkauft werden.

- der Sicherstellung der automatisierten Datenübernahme der AVV-Planungsdaten
- der Sicherstellung der Skalierbarkeit und Erweiterung der aktuellen Systeme. Durch die mit dem eigenen ITCS gegebene Einfluss- und Zugriffsmöglichkeit, ist der Gestaltungsspielraum für die AVV GmbH hinsichtlich technischer und vor allem funktionaler Erweiterung eröffnet.
- Sicherstellung der Kontrolle und der vollständigen Datenhoheit aller betriebsrelevanten Daten (Soll-Fahrpläne, Echtzeitdaten, Auskunftssysteme) durch die AVV GmbH. Dies hieraus resultierende Transparenz und Nachvollziehbarkeit des Datenflusses führt zu einer besseren Datenqualität und damit zur Verbesserung der Fahrgastinformation.

Im Rahmen der Vergaben stellt die direkte Anbindung an das AVV-ITCS die bevorzugte Lösung dar. Die Anbindung an das AVV-ITCS über ein Dritt-ITCS (sog. ITCS-ITCS-Koppelung) ist jedoch aus Fördergründen zulässig. Die bei Einsatz eines Dritt-ITCS zur Anbindung an das AVV-ITCS erforderliche Schnittstelle wird dem Bieter daher kostenfrei zur Verfügung gestellt, Kosten für notwendige Anpassungen beim Dritt-ITCS werden nicht von den/dem zuständigen Aufgabenträger(n)/AVV GmbH übernommen.

Zur Sicherstellung von gleichwertigen Zugriffs- und Einflussmöglichkeiten für den/die zuständigen Aufgabenträger/ der AVV GmbH bei Verwendung eines Dritt-ITCS sind für diesen Fall besondere Regelungen in die Ausschreibungsunterlagen aufzunehmen. Insbesondere ist/sind aufzunehmen,

- dass bei Einsatz eines Dritt-ITCS (ITCS-ITCS-Koppelung) im Falle der Weiterentwicklung des AVV-ITCS nur die Kosten für die Anpassung der von den/dem zuständigen Aufgabenträger/ der AVV GmbH kostenlos zur Verfügung gestellten Schnittstelle von den/dem zuständigen Aufgabenträger/ der AVV GmbH getragen werden. Kosten, die im Vergleich zu den Kosten bei direkter Anbindung (Bordrechner-AVV-ITCS) auf Seiten des Dritt-ITCS als Mehraufwand entstehen, werden dagegen nicht von den/dem zuständigen Aufgabenträger(n)/ der AVV GmbH getragen,
- eigene Vertragsstrafenregelungen für den Fall der Funktionsstörung bzw. mangelnder Datenerlieferung,
- eine Regelung für den Fall, dass sich während der Vertragslaufzeit zeigt, dass der Auftragnehmer der vertraglich geforderten Verpflichtung zur Sicherstellung/Gewährleistung der Datenerlieferung nicht nachkommt, der Auftragnehmer im Wege der Mängelbeseitigung zur einer direkten Anbindung verpflichtet ist, um so die Mängel/Fehlfunktionen zu vermeiden, die aus der Anbindung des Dritt-ITCS herrühren, ursächlich in der fehlenden Eignung/Funktionsfähigkeit des Dritt-ITCS begründet sind und einen erheblichen und nicht mehr tragbaren Zustand erreicht haben.

2c) Regelung der Preisfortschreibung

Für diese und künftige Vergaben ist die nachfolgend ausgeführte neue Systematik für die Preisfortschreibung in die Ausschreibungsunterlagen aufzunehmen.

Um im Rahmen der Vergaben möglichst viele Bieter zu erhalten und zu vermeiden, dass die Bieter vor dem Hintergrund der derzeitigen Energiepreisentwicklung hohe Risikoaufschläge einpreisen, empfiehlt die AVV-Geschäftsführung die Preisfortschreibung bereits zum 10.12.2023 starten zu lassen und diese vorerst auf Grundlage einer Prognose vorzunehmen und nach Vorliegen der Indizes des Statistischen Bundesamtes des Vergleichsjahres eine Spitzabrechnung vorzunehmen. Gleichzeitig empfiehlt die AVV-Geschäftsführung die Fortschreibung entsprechend der in Abs. 2 genannten Aufschlüsselung vorzunehmen, damit die Preisfortschreibung der unterschiedlichen Preisbestandteile entsprechend ihrer Anteile am Preis erfolgt. Hierdurch wird die Planungssicherheit für die Aufgabenträger über die gesamte Vertragslaufzeit gestärkt, da durch die Risikoübernahme eventuelle Ausfälle Betreiber möglichst verhindert werden sollen. Folgende Regelungen sollten in die Ausschreibungsunterlagen aufgenommen werden:

- (1) Während der Vertragslaufzeit erfolgt für Veränderungen der Personal- und Kraftstoffkosten des Auftragnehmers eine Anpassung der vom Auftragnehmer für die Soll-Leistung kalkulierten Gesamtausgleichs bezüglich der zeitabhängigen Kosten und der laufleistungsabhängigen Kosten. Dabei finden allein die folgenden Indizes des Statistischen Bundesamtes Anwendung:
 - Personalkosten: Veränderung gemäß Index der tariflichen Stundenverdienste im Produzierenden Gewerbe und im Dienstleistungsbereich für den Wirtschaftszweig „Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen“ im früheren Bundesgebiet (Statistisches Bundesamt: Fachserie 16, Reihe 4.3, Tabelle 1.2 „Index der Tarifverdienste und Arbeitszeiten“),
 - Energiekosten: Veränderung gemäß „Preise und Preisindizes für gewerbliche Produkte (Erzeugerpreise)“ Fachserie 17 Reihe 2; Tabelle 1.1 „Index der Erzeugerpreise gewerblicher Produkte (Inlandsabsatz), Aktuelle Ergebnisse“; GP-Nr. 19 20 26 005 2, „Dieselkraftstoff bei Abgabe an Großverbraucher“.

Soweit in diesem Linienbündel Elektrobusse eingesetzt werden:

- Energiekosten: Veränderung gemäß „Preise und Preisindizes für gewerbliche Produkte (Erzeugerpreise)“ Fachserie 17 Reihe 2; Tabelle 1.1 „Index der Erzeugerpreise gewerblicher Produkte (Inlandsabsatz), Aktuelle Ergebnisse“; GP-Nr.35 11 „Elektrischer Strom“.

Bei Wegfall eines Indexes wird ein adäquater anderer Index festgelegt.

- (2) Die Grundlage der Preisfortschreibung der Hauptlinien bildet allein der Gesamtausgleich je Fahrplankilometer bzw. beim Rufbus 317 allein der Bereitstellungskostensatz und Besetzkilometerkostensatz (Kalkulation ab 10.12.2023). Die Fortschreibung gemäß den Indizes erfolgt nach folgender Aufschlüsselung:

Rufbus 317 (Bereitstellungskostensatz):

- 45 % anhand der Personalkosten
- 55 % werden nicht angepasst.

Hauptlinien und Rufbus 317 (Besetzkilometerkostensatz):

- 45 % anhand der Personalkosten
- 35 % anhand der Kraftstoffkosten
- 20 % werden nicht angepasst.

- (3) Als Basisjahr der Preisfortschreibung wird zunächst das Kalenderjahr 2022 festgelegt. Der Jahreswert des Folgejahres (Vergleichsjahr) wird mit dem Jahreswert des Basisjahrs verglichen. Bei dem Vergleich wird die prozentuale Veränderungsrate je Index ermittelt. Indexveränderungen werden nur berücksichtigt, wenn sie beim jeweiligen Index im Vergleich zum Basisjahr 2,00 % überschreiten (ist dies nur bei einem der beiden Indizes der Fall, werden die Kosten auch nur in Höhe des diesem Index in Abs. 2 zugeordneten Prozentsatzes angepasst). Das Basisjahr bleibt für den einzelnen Index so lange unverändert, bis bei diesem Index eine Preis-anpassung greift. Nach erfolgter Anpassung wird bei diesem Index das Vergleichsjahr zum Ba-

sisjahr. Der Jahreswert dieses Basisjahres wird dann mit dem Jahreswert des Folgejahres bzw. (solange keine Anpassung erfolgt) der Folgejahre verglichen.

- (4) Die Berechnung der Preisfortschreibung erfolgt automatisch einmal jährlich durch den Auftraggeber. Der geänderte Gesamtausgleich je Fahrplankilometer bildet die Grundlage für die Berechnung des Gesamtausgleichs des gesamten Kalenderjahres, in dem die Preisanpassung (d.h. rückwirkend ab Januar des laufenden Jahres) gilt. Die erste Berechnung der Preisfortschreibung findet im Laufe des Jahres 2024 statt. Die Preisfortschreibung kann frühestens zum 10.12.2023 rückwirkend erfolgen. Da die für die Berechnung notwendigen Indizes erst im Laufe des jeweiligen Folgejahres vorliegen, erfolgt die stattfindende Berechnung zunächst vorläufig auf Grundlage einer entsprechenden Prognose anhand von bis zum Zeitpunkt der Berechnung vorhandener quartalsscharfer Indizes. Die Berechnung der Prognose erfolgt voraussichtlich im Juli des Vergleichsjahres, da die Indizes des Statistischen Bundesamtes für das 1. Quartal vorliegen müssen. Sobald die vollständigen Daten des Statistischen Bundesamtes die Indizes betreffend für das Vergleichsjahr vorliegen, ist nach Berechnung des Auftraggebers rückwirkend im Rahmen der Spitzabrechnung des Jahres eine Korrektur der Abrechnung vorzunehmen.
- (5) Wird der Gesamtausgleich je Fahrplankilometer nach Abs. 4 angepasst, ist dies von den Vertragsparteien schriftlich festzuhalten.

2d) Berücksichtigung der staatlichen Fahrzeugförderung nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG)

Die Vergabeunterlagen für diese und künftige Vergaben sind dahingehend abzuändern, dass die Fahrzeugförderung gemäß BayGVFG künftig jährlich zu gleichen Teilen, aufgeteilt auf die gesamte Vertragslaufzeit, vom Zuschuss einbehalten wird und nicht mehr sofort nach Erhalt vom Verkehrsunternehmen in einer Summe an den AVV überwiesen werden muss.

Die Bieter bei Ausschreibungen von AVV-Regionalbusleistungen haben die Beschaffungskosten für die vertragsgegenständlichen Fahrzeuge bei ihrem Angebot einzukalkulieren. Der Auftragnehmer bekommt diese jedoch erst über die Gesamtvertragslaufzeit über den Gesamtausgleich pro Fahrplankilometer vom Auftraggeber bezahlt. Da die Förderung im Rahmen der im Zuge der Angebotsabgabe zu erstellenden Kalkulation keine Berücksichtigung findet, ist zur Vermeidung einer Überkompensation ein Betrag in Höhe der erhaltenen Förderung an den Auftraggeber abzuführen.

Abwicklung in der Vergangenheit:

In der Regel wird die Förderung von den Verkehrsunternehmen als Anzahlung für die Finanzierung der Omnibusse genutzt. Mit Umstellung auf Bruttoverträge waren die Banken bereit, die vollen Fahrzeugkosten zu finanzieren. Somit konnten die Verkehrsunternehmen in der Vergangenheit die GVFG-Förderung unmittelbar an den AVV weiterleiten.

Veränderte Situation:

Seit ca. zwei Jahren wird diese Praxis von den Banken nicht mehr praktiziert. Die Verkehrsunternehmen müssen die GVFG-Förderung zwingend als Anzahlung für die Fahrzeuge verwenden, da es sich um eine Investitionsförderung handelt. Die Banken finanzieren die GVFG-Förderung nicht mehr im Rahmen der Fahrzeugfinanzierung. Vor dem Hintergrund der gegenüber dem Auftragnehmer gewährten Fahrzeugförderung vergeben diese nur noch Kredite in Höhe der Differenz aus Beschaffungspreis minus Förderung, mit der Folge, dass der Restbetrag durch den Auftragnehmer anderweitig zu finanzieren ist. Aufgrund dieser Änderung besteht für diese und künftige Ausschreibungen die große Gefahr, dass die Zahl der potenziellen Bieter bei Fortführung der bisherigen Praxis wegen der für die Finanzierung einzusetzenden Eigenmittel stark sinkt. Vor diesem Hintergrund und der oben beschriebenen veränderten Umstände wird empfohlen, die Unterlagen dahingehend abzuändern, dass die Fahrzeugförderung gemäß BayGVFG künftig jährlich zu gleichen Teilen, aufgeteilt auf die gesamte Vertragslaufzeit, vom Zuschuss einbehalten wird und nicht sofort nach Erhalt vom Auftragnehmer in einer Summe an den Auftraggeber überwiesen werden muss. Damit wird auch die Planungssicherheit für die Aufgabenträger verbessert, da der Förderbetrag

nicht wie bisher einmal in einem Jahr vereinnahmt wird, sondern langfristig und für die Laufzeit des Vertrages jährlich den Zuschussbedarf mindert.

2e) Zuschlagskriterien für die Auftragsvergabe

Neben dem Zuschlagskriterium Preis sind die Zuschlagskriterien (Einsatzkonzept, Betriebskonzept und Personalkonzept) für diese und künftige Ausschreibungen in die Ausschreibungsunterlagen aufzunehmen.

Zuschlagskriterium 1- Preis (Gewichtung: 70 = max. 700 Punkte)

Niedrigste gebotene Preis bildet die Basis der Berechnung. Punkte werden für Angebote vergeben, die innerhalb einer Bandbreite von < 15 % über dem günstigsten Preis liegen. Der niedrigste Preis erhält die höchste Punktzahl von 100 Punkten, alle weiteren Angebote werden entsprechend ihrer Abweichung zu diesem gebotenen Preis innerhalb der genannten Bandbreite linear mit geringeren Punktzahlen bewertet. Für das Zuschlagskriterium 1 werden maximal 700 Punkte vergeben.

Zuschlagskriterium 2 – Qualität der Dienstleistung (Gewichtung: 30 = max. 300 Punkte)

Die Bewertung des Zuschlagskriteriums 2 erfolgt durch eine Bewertungskommission anhand des nachfolgenden Notensystems: Note 1: Erfüllt die Anforderung in besonderem Maße/Note 2: Erfüllt die Anforderung in weiten Teilen/ Note 3: Erfüllt die Anforderung in wesentlichen Punkten/ Note 4: Erfüllt die Anforderung nur teilweise/ Note 5: Erfüllt die Anforderung nur in wenigen Punkten. Hierbei können halbe Noten (z.B. 2,5) vergeben werden. Konzepte, welche in allen Unterkriterien mit Note 1 bewertet werden, erhalten die volle Punktzahl gemäß Ziffer 2.1, 2.2 und 2.3. Konzepte, die in allen Unterkriterien mit der Note 5 bewertet werden, erhalten 0 Punkte. Die im Rahmen der Ziffer 2.1, 2.2 und 2.3. erlangten Punkte werden addiert. Die Summe der Ziffer 2.1, 2.2 und 2.3. fließt in die Wertung ein.

Zuschlagkriterium 2.1 - Einsatzkonzept (Gewichtung 12 = max. 120 Punkte):

Zum Zwecke der Sicherstellung des ordnungsmäßigen Verkehrs (auch bei Störfällen) und einer verlässlichen Beförderung insbesondere für Schüler und Pendler und daraus resultierend zum Zwecke der Fahrgastzufriedenheit und der Fahrgastnachfrage ist mit dem Angebot ein Einsatzkonzept beizufügen. Dieses kann unter Berücksichtigung der in der Leistungsbeschreibung ausgeführten Mindestanforderungen Aussagen zum Beispiel zur/zum:

- Dienstantrittskontrolle (Wie wird sichergestellt, dass der rechtzeitige Dienstantritt des Betriebspersonals (Disposition/Fahrpersonal) gewährleistet ist)
- Anzahl der Reservefahrer,
- Anzahl der Ersatzfahrzeuge
- Umgang bei kurzfristigen Fahrpersonalausfall (z.B. bei kurzfristiger Krankmeldung Fahrpersonal, Verschlafen etc.) und hier insbesondere zur Alarmkette, Standorten an denen Ersatzfahrzeuge stationiert sind (Firma, Adresse, Ort), Zeit, bis Ersatzfahrzeuge am Einsatzort eintreffen, Entfernung: (anzugeben sind zum einen die Kilometer vom jeweiligen Standort zum weitest entfernten Linienpunkt des Linienbündels, für das das Ersatzfahrzeug zur Verfügung steht [mittels Kartenausdruck nachzuweisen] und die benötigte Fahrzeit), Schlüssige Darlegung, wie sichergestellt wird, dass die zugesagte Zeit – auch bei der weitest denkbaren Entfernung – eingehalten werden kann (insbesondere zeitliche Verfügbarkeit von Leitstelle, Ersatzfahrzeug und Fahrpersonalreserve bzw. deren Aktivierungszeiten)

enthalten.

Die Bewertungskommission hat die Möglichkeit das vom Bieter mit dem Angebot abgegebene Einsatzkonzept, z.B. hinsichtlich folgender Kriterien zu bewerten:

| | |
|--|-------------|
| | Max. Punkte |
|--|-------------|

| | |
|---|----------|
| | (Note 1) |
| a) Die Darstellungen sind aus Sicht der Bewertungskommission vollständig, | 40 |
| b) Die Darstellungen sind aus Sicht der Bewertungskommission nachvollziehbar, d.h. plausibel und realistisch umsetzbar, | 40 |
| c) Das vom Auftragnehmer vorgelegte Konzept führt aus Sicht der Bewertungskommission zur besonders guten Dienstleistung | 40 |

Zuschlagskriterium 2.2 - Betriebskonzept (Gewichtung 6 = max. 60 Punkte):

Zum Zwecke der Sicherstellung eines nachhaltigen und effektiven (möglichst wenig Leerkilometer) aber auch qualitativ hochwertigen Verkehrs ist mit dem Angebot ein Betriebskonzept beizufügen. Dieses hat unter Berücksichtigung der in der Leistungsbeschreibung ausgeführten Mindestanforderungen Aussagen zu den Planungen des Bieters für den zukünftigen Betrieb zu machen. Insbesondere kann das Betriebskonzept Aussagen z.B. zum/zur:

- Betriebsstandort [Anschrift des geplanten Betriebsstandorts für dieses Linienbündel, Ausstattung unter Eingehung auf Vorhandensein Halle, Vorhandensein und Anzahl der Standplätze, Vorhandensein Freifläche und Anzahl der Stellplätze, Vorhandensein Waschkabine/Waschplatz, Vorhandensein Tankstelle, Vorhandensein Werkstatt, Vorhandensein Büro, Vorhandensein Aufenthaltsraum für Personal, Angabe der geplanten Anzahl der Mitarbeiter],
- Wartung [Eigen- oder Fremdwartung] und
- Reinigung der Fahrzeuge [Häufigkeit aufgeteilt von Außen- und Innenreinigung unter Berücksichtigung der Witterungsverhältnisse]

enthalten.

Die Bewertungskommission soll das vom Bieter mit dem Angebot abgegebene Betriebskonzept z.B., hinsichtlich folgender Kriterien bewerten:

| | |
|---|-------------------------|
| | Max. Punkte (Note 1) |
| a) Die Darstellungen sind aus Sicht der Bewertungskommission vollständig, | 20 |
| b) Die Darstellungen sind aus Sicht der Bewertungskommission nachvollziehbar, d.h. plausibel und realistisch umsetzbar, | 20 |
| c) Das vom Auftragnehmer vorgelegte Konzept führt aus Sicht der Bewertungskommission zur besonders guten Dienstleistung | 20 |

Zuschlagskriterium 2.3 - Personalkonzept (Gewichtung 12 = max. 120 Punkte):

Vor dem Hintergrund des immer spürbareren Fachkräftemangels und zum Zwecke der Sicherstellung des erforderlichen Fahrpersonalbedarfs während der Vertragslaufzeit ist ein Personalkonzept beizufügen. Dieses hat unter Berücksichtigung der in der Leistungsbeschreibung ausgeführten Mindestanforderungen bezogen auf das Fahrpersonal beispielweise Aussagen zu/zum/zur

- Ausbildungskonzept (Bildet Unternehmen aus? Welchen Beruf (Berufskraftfahrer, Fachkraft im Fahrbetrieb, etc. ?)
- Maßnahmen zur Personalrekrutierung (z.B. über Headhunter, Stellenanzeigen, etc.),
- Schulung (die über die in der Leistungsbeschreibung geforderten hinausgehenden Schulungsmöglichkeiten]
- Arbeitsbedingung für die Fahrer (z.B. Möglichkeit eines Toilettengangs während des Liniene Betriebs unter Angabe der Standorte der Toiletten),
- Schichtplanung (Gesamtarbeitszeit, Schichtarbeitszeit, Pausen, etc.)

zu enthalten.

Die Bewertungskommission wird das vom Bieter mit dem Angebot abgegebene Betriebskonzept z.B. hinsichtlich folgender Kriterien bewerten:

| | Max. Punkte (Note 1) |
|---|-------------------------|
| a) Die Darstellungen sind aus Sicht der Bewertungskommission vollständig, | 40 |
| b) Die Darstellungen sind aus Sicht der Bewertungskommission nachvollziehbar, d.h. plausibel und realistisch umsetzbar, | 40 |
| c) Das vom Auftragnehmer vorgelegte Konzept führt aus Sicht der Bewertungskommission zur besonders guten Dienstleistung | 40 |

Beschlussvorschlag:

- I. Entscheidung über die neue Nachtbuslinie 291 (Derching - Haberskirch – Stätzling – Wulfershausen – Augsburg Schleiermacherstraße)

Die Nachtbuslinie 291 zwischen Derching und Augsburg, Schleiermacherstraße soll wie im Konzept (Anlage 1) dargestellt als zweijähriger Probetrieb mit stichprobenartigen Fahrgastzählungen eingeführt werden. Auf Basis dieser Zahlen trifft der Kreisentwicklungsausschuss nach Ablauf eines Jahres die Entscheidung, ob die Nachtbuslinie nach Ablauf der zwei Jahre fortgeführt wird.

oder

Die Nachtbuslinie 291 zwischen Derching und Augsburg, Schleiermacherstraße soll nicht umgesetzt werden (Kostensparnis für den Landkreis Aichach-Friedberg ca. 21.100 Euro p.a.).

- II. Beschlussfassung über die Vergabebekanntmachung

Die AVV-Geschäftsführung wird bevollmächtigt, die Vergabeunterlagen des öffentlichen Dienstleistungsauftrags über die Linienbündel „Friedberg 01“ (AVV-Regionalbuslinien 210, 211, 212, AST 210 P, N 291) und „Wittelsbacher Land 01“ (AVV-Regionalbuslinien 227, 305, 306, 314, 315, 316, 317, AST 227, Rufbus 317, N 395) unter Berücksichtigung der in der Begründung dargestellten Bedingungen und Entscheidungen zur Nachtbuslinie 291 zu erstellen, die Auftragsbekanntmachung zu versenden und das Vergabeverfahren durchzuführen

