

## Marktmodelle des Stadtbusverkehrs Speyer ab 2014

Marktmodell Kriterien	1. Vergabe im Wettbewerb	3. Direktvergabe unter Schwellenwerten	2. Direktvergabe an die VBS anschl. Vergabe im Wettbewerb
<b>Konzept</b>	Wettbewerbliche Vergabe eines öDA* durch die Stadt Speyer nach allg. Vergaberecht (VOL/A) <u>oder</u> nach Art. 5 (3) EU-VO 1370/2007	Direktvergabe von geringfügigen öffentlichen Dienstleistungsaufträgen (öDA) durch die Stadt Speyer nach Art. 5 (4) EU-VO 1370/2007	Direktvergabe eines öDA* an die VBS durch die Stadt Speyer nach allg. Vergaberecht mit den Inhousegrundsätzen <u>oder</u> nach Art. 5 (2) EU-VO 1370/2007 als interner Betreiber
<b>Struktur</b>	Bei wettbewerblicher Vergabe durch den ÖPNV-Aufgabenträger Stadt Speyer können nach dem allg. Vergaberecht (VOL/A) Bruttoverträge ausgeschrieben werden. Gemäß Art. 5 (3) VO 1370 kann der ÖPNV-Aufgabenträger Stadt Speyer Nettoverträge ausschreiben, wobei dann die Verkehrsunternehmen das wirtschaftliche Risiko tragen. Die Ausschreibung von Nettoverträgen ist gängige Praxis im Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN).	Anpassung Stadtverkehr von z.Zt. 608 Tkm/Jahr Fahrleistung unter Schwellenwert von <600 Tkm/Jahr für 8 oder 10-jährige Laufzeit eines öDA* möglich. Sinnvoll bei Vergabe an VBS wegen Querverbund und Erfüllung Kriterien Verkehrsunternehmen <23 Fzg., Erbringung <u>bedeutenden Teils</u> des Personenverkehrsdienstes (PVD) gemäß Art. 4 (7) EU-VO 1370 bestehend aus Planung u. Aufbau wie Linien-, Fahrplanung, Fahrscheinvertrieb, ÖPNV-Infrastruktur. <u>Wettbewerbliche Vergabe</u> (VOL/A) der Subunternehmerverkehrsleistung durch Sektorenauftraggeber VBS.	Als Regierungsentwurf vorgelegte PBefG-Novelle enthält Übergangsfrist zur Anwendung von Art. 5 (2) EU-VO 1370, ermöglicht Inhousevergabe bis 31.12.2013 an VBS für einen öDA* bis 2.12.2019 mit Kriterium Erbringung des <u>bedeutenden Teils</u> des PVD. Direktvergabe nach Art. 5 (2) EU-VO 1370 an VBS mit Kriterium Erbringung des <u>überwiegenden Teils</u> des PVD, mit 50% Verkehrsleistung in Eigenerbringung. <u>Beide Fälle wettbewerbliche Vergabe</u> (VOL/A) Subunternehmerverkehrsleistung durch VBS, unterschiedlich im Umfang. Wirtschaftliche Eigenerbringung durch Beistellung von 3-4 Bussen (Kauf), z.T. Fahrpersonal über Ausschreibungsgewinner mit der Maßgabe der Durchführung des gesamten Fahrbetriebs gestaltbar.

\* öffentlicher Dienstleistungsauftrag

## Marktmodelle des Stadtbusverkehrs Speyer ab 2014

Marktmodell Kriterien	1. Vergabe im Wettbewerb	3. Direktvergabe unter Schwellenwerten	2. Direktvergabe an die VBS anschl. Vergabe im Wettbewerb
<b>Angebots- qualität</b>	Das Anforderungsprofil für einen künftigen Stadtbusverkehr, wie Linien, Andienungs-, Taktzeiten, Umweltkriterien lassen sich über die Anpassung des Nahverkehrsplans (NVP) Speyer definieren. Über die Leistungsbeschreibung der Ausschreibung lässt sich der Stadtbusverkehr im Detail wie Linien, Fahrpläne, Fahrzeuge sicherstellen.	Das Anforderungsprofil für einen künftigen Stadtbusverkehr, wie Linien, Andienungs-, Taktzeiten, Umweltkriterien lassen sich über die Anpassung des NVP Speyer definieren. Über den direkten Zugriff auf die VBS als Stadtkonzerntochter lassen sich die Aufgaben der VBS und die Leistungsbeschreibung der Subunternehmerausschreibung im Detail wie Linien, Fahrpläne, Fahrzeuge sicherstellen.	Das Anforderungsprofil für einen künftigen Stadtbusverkehr, wie Linien, Andienungs-, Taktzeiten, Umweltkriterien lassen sich über die Anpassung des Nahverkehrsplans (NVP) Speyer definieren. Über den direkten Zugriff auf die VBS als Stadtkonzerntochter lassen sich die Aufgaben der VBS und die Leistungsbeschreibung der Subunternehmerausschreibung für den künftigen Stadtbusverkehr im Detail wie Linien, Fahrpläne, Fahrzeuge sicherstellen.
<b>Steuer- barkeit</b>	Nach wettbewerblicher Vergabe durch die Stadt Speyer besteht keine Mitsprache der Stadt Speyer bei Entscheidungen des Verkehrsunternehmens und der Unternehmensgesellschaft des Verkehrsverbundes (URN), in Einnahmenaufteilung, im Marketing, bei Tarifen wie Shuttletarif. Der Spielraum für Leistungsänderungen bleibt sehr beschränkt.	Nur bei Vergabe an die VBS kann die Stadt Speyer über die VBS direkt Einfluss nehmen, wie auf Entscheidungen der URN zur Einnahmenaufteilung, Marketing, Tarifen wie Shuttletarif. Spielraum für Leistungsänderungen ist vorhanden, aber aufgrund des Schwellenwertes von <600 Tkm/Jahr Fahrleistung besteht keine Möglichkeit von Leistungserweiterungen über die Laufzeit des öDA.	Bei Direktvergabe an die VBS kann die Stadt Speyer über die VBS direkt Einfluss nehmen, wie auf Entscheidungen der URN zur Einnahmenaufteilung, Marketing, Tarifen wie Shuttletarif. Spielraum für Leistungsänderungen ist vorhanden, ebenso besteht die Möglichkeit von Leistungserweiterungen im Rahmen optionalen Ergänzungsmöglichkeiten der Subunternehmerausschreibung und der finanziellen Möglichkeiten.

## Marktmodelle des Stadtbusverkehrs Speyer ab 2014

Marktmodell Kriterien	1. Vergabe im Wettbewerb	3. Direktvergabe unter Schwellenwerten	2. Direktvergabe an die VBS anschl. Vergabe im Wettbewerb
<b>Zuschuss- bedarf</b>	Der Zuschussbedarf lässt sich in Abhängigkeit von der Leistungsbeschreibung, besonders durch Linien- und Fahrplanumfang abschätzen. Variablen sind Erlösrisiko, unternehmerischer Gewinn, Wettbewerbsintensität. Bei gleichbleibendem Umfang des derzeitigen Stadtbusverkehrs Speyer wird der städtische Haushalt um ca. 800 T€/Jahr bei öDA-Laufzeiten von 8 od. 10 Jahren um ca. 6,4 Mio.€ bzw. 8 Mio.€ belastet.	Der Zuschussbedarf lässt sich in Abhängigkeit von der Leistungsbeschreibung der vom Wettbewerb abhängigen Subunternehmerausschreibung abschätzen. Bei Installation steuerlichen Querverbunds lässt sich der Zuschussbedarf um ca. 30% senken. Bei gleichbleibendem Umfang derzeitigen Stadtverkehrs wird der den Stadtkonzern belastende Zuschuss auf ca. 560 T€/Jahr, bei öDA-Laufzeiten von 8 od. 10 Jahren auf ca. 4,48 Mio.€ bzw. 5,6 Mio.€ gesenkt.	Der Zuschussbedarf lässt sich in Abhängigkeit von der Leistungsbeschreibung der vom Wettbewerb abhängigen Subunternehmerausschreibung abschätzen. Bei Installation eines steuerlichen Querverbunds lässt sich der Zuschussbedarf um ca. 30% senken. Bei gleichbleibendem Umfang derzeitigen Stadtbusverkehrs wird der den Stadtkonzern belastende Zuschuss um ca. 240 T€/Jahr auf ca. 560 T€/Jahr gesenkt, bei öDA-Laufzeiten von 6, 8 od. 10 Jahren auf ca. 3,36 Mio.€ bzw. 4,48 Mio.€ bzw. 5,6 Mio.€ gesenkt.
<b>Rechts- sicherheit</b>	Nach EU-Amtsblatt-Veröffentlichung der Vergabeabsicht könnten kommerzielle Anträge in Genehmigungswettbewerb treten. Hohe Rechtssicherheit, da erprobte Verfahren bei Brutto-Vergabe nach VOL/A bei Netto-Vergabe nach Art. 5 (3) VO 1370. Restrisiken verbleiben bei der Stadt Speyer als vergebender Auftraggeber.	Nach EU-Vergabeabsicht-Veröffentlichung mögliche kommerzielle Anträge im Genehmigungswettbewerb. Mittlere Rechtssicherheit, da neue Vergabeart und keine gesicherte Rechtssprechung (Rspr.) vorhanden, wie EU-VO-Schwellenwerte könnten dem Haushaltsvergaberecht der Stadt widersprechen, keine Rspr zu bedeutenden Teil des PVD. Risiko der Überschreitung der Schwellenwerte.VBS-Restrisiken	Nach EU-Vergabeabsicht-Veröffentlichung mögliche kommerzielle Anträge im Genehmigungswettbewerb. Relativ hohe Rechtssicherheit bei PBefG-Übergangsfrist bis 2013, da geklärte Rspr. zu Inhousevergabe, keine Rspr. zu bedeutenden Teil des PVD. Hohe Rechtssicherheit bei Direktvergabe an internen Betreiber, da 50% Verkehrsleistung in Eigenerbringung steuerbar. VBS-Vergabe-Restrisiken. Verbindliche Auskunft des Finanzamtes zum steuerl. Querverbund erforderlich.

