

Bieterinformation Nr. 4
vom 25.01.2019**A Die Vergabestelle teilt folgendes mit:**

Die Vergabestelle aktualisiert den Nahverkehrsplan des Neckar-Odenwald-Kreises. Die Anlage 22e ist gegen die dieser Bieterinfo beigefügte Anlage 1 auszutauschen.

B Die Vergabestelle beantwortet folgende Frage:**B63. Verfahren, wenn Kunde der Weitergabe seiner Daten nicht zustimmt**

Wie wird in Bezug auf die neue DSGVO sichergestellt, dass der Kunde über die Weitergabe seiner persönlichen Daten informiert ist und dieser Weitergabe auch zustimmt? Wenn der Fahrgast bei einem Verkehrsunternehmen ein Anliegen einreicht, geht er sicherlich davon aus, dass seine personenbezogenen Daten ausschließlich beim Verkehrsunternehmen verbleiben und nicht in eine Datenbank eingespielt werden, auf die eine Vielzahl von Personen Zugriff hat. Was passiert, wenn der Kunde der Datenweitergabe nicht zustimmt?

Antwort:

Die Qualitätsdatenbank der VRN GmbH erfolgt auf Grundlage des Kapitels Qualitätssicherung im GNVP zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im ÖPNV. Jedes Kundenanliegen stellt einen Auftrag an die VRN GmbH mit der Aufforderung dar, diesem Kundenanliegen nachzugehen. Grundsätzlich ist daher die Verarbeitung der personenbezogenen Daten gem. Art. 6 Abs. 1 Ziffer b) auch ohne ausdrückliche Einwilligung der sich beschwerenden Person rechtmäßig.

Unabhängig hiervon hat die VRN GmbH auf ihrer Homepage auf den Umgang mit Beschwerden im Rahmen der DSGVO hingewiesen. Wir empfehlen den VU, analog zu verfahren.

Kundenanliegen die direkt beim Konzessionsnehmer eingehen sind vom Konzessionsnehmer unter Berücksichtigung der Vorgaben aus der DSGVO zu bearbeiten. Die Strukturierung und Sicherstellung datenschutzrechtlich konformer Abläufe im Sinne der DSGVO obliegt dem Konzessionsnehmer.

Kundenanliegen die direkt bei der VRN GmbH eingehen werden unter Berücksichtigung der datenschutzrechtlichen Vorgaben der DSGVO bearbeitet. Sollte ein Kunde in der Qualitätsmanagement-Datenbank der VRN GmbH seinen Namen und seine Kontaktdaten nicht angeben, kann die VRN GmbH dem Kunden auf sein Anliegen keine entsprechende Rückantwort zukommen lassen.

B64. Kostenaufwand für das Buchungssystem ANSAT

Nach Ziffer 1.4.1.4 der Leistungsbeschreibung besteht die Möglichkeit, mit dem VRN einen Nutzungsvertrag über das Buchungssystem ANSAT abzuschließen. Wir bitten den VRN, uns die anfallenden Kosten und die Konditionen für den Nutzungsvertrag mitzuteilen.

Antwort:

Der letzte Satz des Kapitels 1.4.1.4 ist zu streichen. Die Nutzungsbedingungen sind dieser Bieterinfo als Anlage 2 beigelegt.

B65. Einnahmen HNV Kap. 10.1.4 und 10.2.5 Leistungsbeschreibung (LB)

Die beiden Linienbündel erzielen eine Einnahme von 196.913,58 EUR im Heilbronner Nahverkehrsverbund (HNV). Die Vergabestelle weist darauf hin, dass es sich um fortgeschriebene Alteinnahmen auf Basis des Kalenderjahres 2009 handelt, welche wiederum als Richtwerte für den Bieter zu betrachten sind. Auch der Hinweis auf die geplante Umstellung der EAV von einer „Alteinnahme“-Regelung auf eine nachfrageorientierte EAV wird den Bietern mitgeteilt.

Die vorliegenden Informationen beruhen auf Daten, welche älter als 10 Jahre sind. Somit sind diese bei einer möglichen Umstellung auf ein nachfrageorientiertes Verfahren nicht aussagekräftig. Den Bietern liegt gleichzeitig keine Information zum zukünftigen Einnahmeaufteilungsmechanismus im HNV vor.

Wir bitten die Vergabestelle deshalb, einen Einnahmekorridor für den HNV als Vertragsbestandteil vorzugeben, mit dem der Bieter eine verlässliche Kalkulation vornehmen kann. Sämtliche Gesamteinnahmen, die vom Korridor abweichen, sollen anschließend zuschusserhöhend bzw. mindernd ausgeglichen werden.

Antwort:

Siehe Antwort B54 in Bieterinformation 3.

B66. Stadionverkehr

In den Fahrplänen zum Stadionverkehr gehen wir von einigen redaktionellen Fehlern aus und bitten, folgende Fahrten bzw. Fahrpläne zu überprüfen: Linie 796: Freitag: Fahrt 108, 18:13 Uhr ab Spechbach – Annahme der korrekten Abfahrt: 19:13 Uhr Linie 797 Montag-Donnerstag. Annahme: Rückfahrten jeweils 3,5 Stunden später (Fahrt 101 ab 20:55 Uhr, 103 ab 21:00 Uhr, 105 ab 21:45 Uhr und 107 ab 21:45 Uhr) Shuttleverkehr im Los Süd; Falsche Verkehrsbeschränkungen. Es müsste unserer Ansicht nach Montag bis Donnerstag statt Freitag heißen.

Antwort:

Siehe Bieterinfo 2 B34 und B35 mit den Anlagen 8, 9 und 10.

B67. Bieterinformation 2 – B45 – ZRN- Betrag

Wir nehmen Bezug auf die Bieterinformation B45 „Ausgleichsmittel nach §15 ÖPNVG BW, Kap. 10 Leistungsbeschreibung i.V.m. Anlage 8“ und haben hierzu die folgende Rückfrage. Den Ausgleichszahlungen gem. §15 ÖPNVG BW werden die gezahlten ZRN-Mittel für das MAXX-Ticket gegengerechnet. Für Sinsheim Nord beträgt der Abzug 9,99 EUR/Ticket sowie für Sinsheim Süd 9,73 EUR/Ticket. Nimmt man den ZRN-Abzug je Ticket und rechnet die ZRN-Mittel gem. den vorgegebenen Stückzahlen in der Leistungsbeschreibung hoch, dann sind die ZRN-Mittel deutlich höher als in der Leistungsbeschreibung ausgewiesen. Wir bitten deshalb um Mitteilung, welcher ZRN-Ausgleichsbetrag für den Topf 2 und Topf 3 für die Berechnung (Leistungsbeschreibung 10.1.3 und 10.2.3) angesetzt worden ist.

Antwort:

Wie in der Bieterinformation Nr. 2 – B45 beschrieben, wurden für die Ermittlung der Ausgleichsmittel im Ausbildungsverkehr (ÖPNVG-BW Mittel) die bereits über die ZRN-Mittel auszugleichenden Beträge in Höhe von 9,99 € bzw. 9,73 € je MAXX-Ticket berücksichtigt. Diese Werte stammen aus der vorläufigen ZRN-Mittel Abrechnung des Jahres 2018, da diese die aktuellsten Werte zum Zeitpunkt der Veröffentlichung waren. Die Ermittlung dieser Werte berücksichtigt die Satzungsänderung vom 15.03.2018. Dort wurden die Prozentwerte der Ausgleichsleistungen der Topfgrößen geändert (vgl. § 1 der Anlage 3 zur Satzung i.V.m. der Fußnote 5). Diese Satzungsänderung wurde aufgrund von Änderungen in den Bündelzuschnitten vorgenommen, die sich auf die Topfzugehörigkeit einzelner Leistungen auswirkten.

Die in der Leistungsbeschreibung angegebenen ZRN-Mittel entsprechen den tatsächlich im Jahr 2017 ermittelten Ausgleichsleistungen. Im Falle des MAXX-Tickets betrug der Ausgleichswert je MAXX-Ticket 9,73 € im Topf 2 und 9,71 € im Topf 3.

Dem **Linienbündel Sinsheim Nord** (Topf 2) werden gemäß § 3 der Anlage 3 zur Satzung nur für MAXX-Tickets, Westpfalz Jahreskarten Ausbildung sowie SuperMAXX-Tickets Ausgleichsmittel gewährt. Da dem Bündel keine Stückzahlen für die Westpfalz Jahreskarten und SuperMAXX-Tickets zugeordnet sind, werden in diesem Bündel nur Ausgleichsleistungen für das MAXX-Ticket ausgezahlt. Dem Linienbündel wurden 14.910,73 MAXX-Tickets zugewiesen, die mit dem Ausgleichsbetrag von 9,73 € bewertet wurden. Das ergibt eine Ausgleichsleistung von **145.126,10 €** ($14.910 \cdot 9,73 \text{ €}$). Die beim Nachrechnen entstehende Differenz ergibt sich aus Rundungsdifferenzen, da sowohl die ermittelten Stückzahlen als auch der ermittelte Ausgleichsbetrag je MAXX-Ticket in der Berechnung als ungerundet verwendet werden.

Bedingt durch die Bieterfrage ist auch ein Fehler in der Darstellung der Tabelle im **Kapitelabschnitt 10.1.3** aufgefallen. Die Angabe der Stückzahlen für die Ticketarten Job-Ticket, Karte ab 60 und Rhein-Neckar-Ticket sowie eine Zuweisung von Ausgleichsbeträge auf diese Ticketarten ist nicht korrekt. Für die Darstellung wurde irrtümlich die gleiche Tabelle wie in Topf 3 verwendet. Der Darstellungsfehler hat jedoch keine Auswirkungen auf die Gesamtausgleichssumme. Wir bitten folgende korrekte Darstellung zu berücksichtigen:

Abrechnungs-relevante Stückzahlen	Stückzahlen LB Sinsheim Nord	Zu verteilende Stückzahlen	Zu verteilende Stückzahlen gemindert	Anteil LB Sinsheim Nord in % (hier gerundet auf 5 Nachkommastellen)	Ausgleichs-betrag
Job-Ticket	Gemäß § 3 der Anlage 3 zur Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar erfolgt kein Ausgleich für diese Fahrscheine				
Karte ab 60					
Rhein-Neckar-Ticket					
MAXX-Ticket	14.910	1.802.725	1.622.453	0,00919	145.126,10 €
Summe 2017					145.126,10 €

Das **Linienbündel Sinsheim Süd** (Topf 3) wird gemäß § 4 der Anlage 3 zur Satzung abgerechnet. Für die Linienbündel in Topf 3 werden Ausgleichsleistungen für das MAXX-Ticket, die Karte ab 60, das Job-Ticket und das Rhein-Neckar Ticket gewährt. Die in der

Leistungsbeschreibung dargestellten Stückzahlen wurden mit dem Ausgleichsbetrag in Höhe von 9,71 € je Ticket abgerechnet.

Es ergeben sich beim Nachrechnen Rundungsdifferenzen aus denselben weiter oben genannten Gründen.

B68. Kap. 10.2.1.2 Leistungsbeschreibung - Sondereinnahmen

Im Punkt 10.2.1.2 Leistungsbeschreibung werden die Sondereinnahmen gem. §12 EAR für das Linienbündel „Sinsheim Süd“ im 1. Halbjahr mit 42.599,43 € angegeben. Mit Schreiben vom 16.01.2019 teilt der Verkehrsverbund Rhein Neckar GmbH mit, dass diese Abrechnung korrigiert wurde. Demnach verbleiben für das Linienbündel „Sinsheim Süd“ noch Sondereinnahmen von 34.174,08 €. Als Begründung der Korrektur wird die getrennte Betrachtung der Bündel Sinsheim Nord und Sinsheim Süd angeführt. Wir bitten um Erklärung.

Antwort:

Da aktuell beide Linienbündel vom selben Unternehmen betrieben werden, wurde der Stadionverkehr 2018 vollständig im Bündel Sinsheim Süd abgerechnet. Aufgrund der getrennten Vergabe wurden die Einnahmenansprüche in einer zweiten Korrekturabrechnung am 16.01.2019 den zwei Losen neu zugeordnet. Die entsprechend neuen Werte entnehmen Sie den folgenden neu verfassten Kapitelabschnitten 10.1.1.2 bzw. 10.2.1.2:

10.1.1.2 Sonderverteilung für besondere Fahrscheinsortimente

Der monetäre Anteil des Linienbündels „Sinsheim Nord“ an der Verteilung der Sondereinnahmen gem. § 12 EAR betrug im 1. Halbjahr 2018 **11.174,23 €** und verteilt sich auf folgende MwSt.-Sätze:

Linienbündel	7 % Mwst	19 % Mwst	Steuerfrei
Sinsheim Nord	9.732,02 €	1.370,11 €	72,10 €

10.2.1.2 Sonderverteilung für besondere Fahrscheinsortimente

Der monetäre Anteil an der Verteilung der Sondereinnahmen gem. § 12 EAR betrug im 1. Halbjahr 2018 für das Linienbündel „Sinsheim Süd“ **34.174,08 €**. Der Betrag verteilt sich auf folgende MwSt.-Sätze:

Linienbündel	7 % Mwst	19 % Mwst	Steuerfrei
Sinsheim Süd	32.647,97 €	1.449,81 €	76,30 €

B69. Sonderverkehre

Gemäß Satzung Anlage 6 EAR §§ 13 (3) stehen u.a. die nach der Finanzierung der PBefG-Verkehre noch vorhandenen Mitteln den Leistungseinheiten mit Zusatzleistungen des SPNV zu, sofern die entsprechenden Sonderverkehre nicht bereits vollständig von den SPNV-Aufgabenträgern finanziert werden. Gehen wir Recht in der Annahme, dass die DB heute Sonderverkehre für die „TSG 1899 Hoffenheim“ erbringt, die nicht bereits vollständig von der SPNV-Aufgabenträgern finanziert werden und deshalb in der Anlage 2 der Sondereinnahmenabrechnung 1. Halbjahr 2018 (Stand Schreiben v. 16.01.2019) eine Vorwegentnahme von „Zusatzkosten netto“ neben der Palatina Bus für die Linienbündel Sinsheim Nord und Sinsheim Süd auch für die „DB / Sinsheim“ erfolgt?

Antwort:

Die Annahme des Bieters ist korrekt. 75 % der Kombi-Ticket-Einnahmen stehen den Linienbündeln zu, in denen Sonderverkehre für die jeweilige Veranstaltung erbracht werden. Diese werden zunächst für die Finanzierung des Aufwands der Zusatzleistungen der PBefG-Verkehrsleistungen verwendet, danach für die Zusatzleistungen des SPNV, die nicht bereits vollständig von den SPNV-Aufgabenträgern finanziert werden. Der Rest wird quotal nach dem Aufwand der beteiligten Betreiber aufgeteilt. Das vom Bieter zitierte Schreiben vom 16.01.2019 enthält die Abrechnung der Sondereinnahmen für das 1. Halbjahr 2018. Die darin enthaltenen Werte verändern sich in den Folgeabrechnungen aufgrund schwankender Kombi-Ticket-Einnahmen bzw. Zusatzverkehrsleistungen. Im Falle der Sonderverkehre für die „TSG 1899 Hoffenheim“ werden auch weiterhin Zusatzleistungen seitens des SPNV parallel zu den PBefG-Sonderleistungen erbracht.

B70. Anzahl Reservefahrzeuge

Im Abschnitt 3.1 der Leistungsbeschreibung wird die vom VRN geforderte Anzahl an Reservefahrzeugen für kurzfristige Ausfälle je Los festgelegt (Los 1: 1 B-Solo, 1 B-Gelenk / Los 2: 1 B-Solo, 1 B-Gelenk). Wenn der Bieter der Meinung ist, dass diese Fahrzeuge für die jeweilige Fahrzeugkategorie auch für die normalen Ausfälle (Hauptuntersuchung, etc.) ausreichend sind, muss er dann trotzdem weitere Reserve-Fahrzeuge einkalkulieren?

Antwort:

Aus Kapitel 3.1. geht eindeutig hervor, dass die Reserve für kurzfristige Ausfälle nicht gleichgesetzt werden darf mit der Fahrzeugreserve für den Normalbetrieb. Sollte ein Bieter gleichwohl diese Reservefahrzeuge im Normalbetrieb wegen Hauptuntersuchungen oder ähnlichem einplanen oder gar einsetzen, wäre das ein Verstoß gegen die vertraglichen Leistungspflichten.

B71. Rückfrage Bieterinformation B 38 – Leistungsbaustein C

In Bieterfrage B38 erläutern Sie, dass das beschriebene Risiko einer Lohnkostenmehrung durch die Mischkalkulation des Leistungsbausteins C abgedeckt wird. Die Antwort ist jedoch nicht geeignet, die beschriebene Problematik zu lösen bzw. die gestellte Frage zu beantworten. Wir möchten der Vergabestelle deswegen die Schwierigkeit nochmals verdeutlichen:

Der Leistungsbaustein C ist zwar als Mischkalkulation angelegt. Allerdings kommt er nur zum Ansatz, wenn es Veränderungen in der Kilometerleistung gibt.

Wie in der Bieterfrage B38 dargelegt, gibt es jedoch Fahrplanänderungen, bei denen es zu einer längeren Arbeitszeit kommt, die Kilometerleistung jedoch nicht verändert wird. Da die Kilometerleistung nicht verändert wird, kommt auch der Leistungsbaustein C nicht zum Einsatz. Trotzdem hat das Verkehrsunternehmen höhere Personalkosten (durch längere Arbeitszeiten).

Wie können diese Kosten abgerechnet werden?

Antwort:

Diese Kosten sind als Risiko im Grundangebot mit einzupreisen.

B72. Synergien Fahrzeugreserve

In Bieterinformation A2 hat die Vergabestelle die Ziffer 4 der Angebotsbedingungen geändert und präzisiert, dass im Gesamtangebot Synergien berücksichtigt werden können. Interpretieren wir die Information richtig, dass sich diese Erlaubnis auch auf den Bereich der Fahrzeugreserve erstreckt, so dass die in Kapitel 3.1 festgelegte Fahrzeugreserve für die Lose 1 und 2 nicht bindend für das Gesamtangebot ist (im Gesamtangebot also nicht die Summe von Los 1 und Los 2 an Reserve gefordert wird)?

Antwort:

Nein. Die Fragestellung (sowie Frage 70) nährt den Verdacht, dass der Fragesteller nicht verstanden hat, dass die Aufgabenträger absoluten Wert auf Fahrplanstabilität legen, um ihrem gesetzlichen Auftrag zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung nachzukommen! Wenn Bieter nicht bereit sind, diese Qualitätsstandards anzubieten, sollten Sie den Verkehrsraum VRN meiden.

B73. Rückfrage Bieterfrage 58 – Fahrbarkeit der Fahrpläne - Pönalezahlungen

In Bieterfrage B58 erklären Sie, dass nach Ihrem aktuellen Wissen keine Probleme mit der Fahrbarkeit der Fahrpläne vorliegen, und dass für ggf. auftretende Probleme gemeinsame Lösungen erarbeitet werden. Allerdings wurden die folgenden zwei Punkte (nun neu formuliert) aus der vorherigen Bieterfrage leider noch nicht beantwortet/ bestätigt:

Gehen wir deswegen Recht in der Annahme, dass, sollte es doch zu Problemen bei der Fahrbarkeit der ausgeschriebenen Fahrpläne kommen, bis zur Erarbeitung einer gemeinsamen Lösung keine Pönalezahlungen fällig werden?

Gehen wir außerdem Recht in der Annahme, dass, sollte es doch zu Problemen bei der Fahrbarkeit der ausgeschriebenen Fahrpläne kommen, etwaige Mehrkosten durch den Lösungsansatz im Bereich Fahrpersonal und Fahrzeuge vergütet werden?

Antwort:

Die Entscheidung, ob die Zahlung von Pönalen fällig werden oder nicht kann erst nach Überprüfung der Rückmeldung durch das Verkehrsunternehmen oder durch Fahrgäste getroffen werden. Bei dieser Überprüfung muss zweifelsfrei festgestellt werden, dass die Problematik bei der Fahrbarkeit des Fahrplans allein auf das Fahrzeitprofil des Fahrplans oder durch Änderungen auf dem Linienweg, die nicht durch das Verkehrsunternehmen beeinflussbar sind, zurück zu führen sind.

Sollte sich aus der Überprüfung ergeben, dass eine Fahrzeitprofilanpassung erforderlich ist und daraus etwaige Mehrkosten in Folge entstehen, die zu Änderungen am Fahrplan führen, werden diese nach Leistungsbaustein C Ziffer 1.5 der Leistungsbeschreibung abgerechnet.

B74. Verlängerung Angebotsfrist

„In Bieterinformation Nr. 1 vom 08.01.2019 wurde mit Bieterfrage B2 unter anderem um die Verlängerung der Frist der Angebotsabgabe um 4 Wochen gebeten.

In der Bieterinformation Nr. 3 vom 23.01.2019 wurde mit Bieterfrage B53 erneut um die Verlängerung der Angebotsfrist um 4 Wochen ersucht.

Nach unserem Verständnis wurde in den jeweiligen Antworten auf diese Fragen kein Bezug genommen.

Wir bitten deshalb erneut um die Verlängerung der Angebotsfrist um 4 Wochen.“

Antwort:

Die Vergabestelle sieht keinen Anlass zur Verlängerung der Angebotsfrist, da die in der Bieterinformation 3 B53 geforderte Frist zur Lieferung der Unterlagen nur geringfügig überschritten wurde.