

Bieterinformation Nr. 3
vom 06.03.2019**A Die Vergabestelle teilt folgende Änderung der Vergabeunterlagen mit:****A2. Zusammenstellung der Fahrleistungen**

Aufgrund von diversen Bieteranfragen wurden Änderungen am Fahrplanangebot der Leistungsbausteine A1 und A2 vorgenommen. Die aktualisierten Fahrpläne sind in Anlage 1 zu dieser Bieterinformation beigefügt.

Die neue Fassung des Kapitel 1.5 der Leistungsbeschreibung mit den aktualisierten Jahresfahrplankilometern können der Anlage 3 zu dieser Bieterinformation entnommen werden.

B Die Vergabestelle beantwortet folgende Fragen:**B26. Angebotsbedingungen 22.1 Zuschusswertung i. V. m. Anlage C
Kalkulationsblatt 5**

Unter 22.1 der Angebotsbedingungen ist die Kalkulation eines zusätzlichen A-Fahrzeuges im 2. Betriebsjahr gefordert.

a) Gehen wir Recht in der Annahme, dass die Kalkulation nicht im Grundangebot LB A1 und A2, sondern ausschließlich für das Zusatzfahrzeug (Anlage C Kalkulationsblatt 5) zu erfolgen hat?

b) Aufbauend auf Teil a unserer Frage ist unter 22.1 der Angebotsbedingungen lediglich von einem A-Fahrzeug die Rede, Anlage C Kalkulationsblatt 5 weist jedoch 3 verschiedene Fahrzeugtypen aus. Wäre 22.1 der Angebotsbedingungen zur Verdeutlichung um die weiteren Fahrzeugtypen zu ergänzen?

Antwort:

a) Ja.

b) Ja, vielen Dank für den Hinweis. Die Vergabestelle ändert das in Ziffer 22.1 der Angebotsbedingungen aufgeführte Szenario wird wie folgt:

„Zum zweiten Betriebsjahr ist von einer Nachbestellung eines gebrauchten Solo-Fahrzeugs der Kategorie A, eines gebrauchten Kleinfahrzeugs der Kategorie A (2 Jahre) und eines gebrauchten Solo-Fahrzeugs der Kategorie B (Alter 6 Jahre) für die restliche Vertragslaufzeit und somit von einer Abschreibung auf 9 Jahre aus zu gehen. Die vom Bieter angegebenen Kosten werden in der Wertung ab dem 2. Betriebsjahr mit 50 % berücksichtigt.“

B27. Angebotsbedingungen 23.2.2 Kalkulation des Leistungsbaustein C

Unter 23.2.2 der Angebotsbedingungen wird Bezug genommen auf die Erweiterung des Fuhrparks gem. Kapitel 1.4.5 der Leistungsbeschreibung. Gehen wir Recht in der Annahme, dass es sich hierbei um einen redaktionellen Fehler handelt und sich diese Passage auf Ziffer 1.3.5 der Leistungsbeschreibung beziehen müsste?

Antwort:

Ja, vielen Dank für den Hinweis.

B28. Angebotsbedingungen 23.2.4 Energiekosten im Kalkulationsblatt C

Unter 23.2.4 der Angebotsbedingungen wird Bezug genommen auf Jahresfahrplankilometerleistung gem. Kapitel 1.6 der Leistungsbeschreibung.

- a) Gehen wir Recht in der Annahme, dass es sich hierbei um einen redaktionellen Fehler handelt und sich diese Passage auf Ziffer 1.5 der Leistungsbeschreibung beziehen müsste?
- b) Verstehen wir es, aufbauend auf dem ersten Teil unserer Frage, richtig, dass als Basis für die Ermittlung der Energiekosten die Summe der Jahreskilometer für beide Leistungsbausteine A1 und A2 dient?

Antwort:

a) Ja, vielen Dank für den Hinweis.

b) Nein, bei der Ermittlung der Energiekosten werden die Jahreskilometer der Leistungsbausteine A1 und A2 separat betrachtet. In Bezug auf das Abrechnungsverfahren verweist die Vergabestelle auf Kapitel 9.1.3 der Leistungsbeschreibung:

„Die nach Kapitel 9.1.1 fortgeschriebenen Energiekosten bilden saldiert mit dem fixen Zuschussanteil gemäß Anlage C den jährlichen Gesamtzuschuss.

Sollten mehrere Leistungsbausteine beauftragt werden, so werden für jeden Leistungsbaustein die Energiekosten und der jeweilige fixe Zuschussanteil gesondert saldiert. Ergibt sich dabei für einen Leistungsbaustein ein negativer jährlicher Gesamtzuschussbetrag, so wird dieser mit den jährlichen Gesamtzuschussbeträgen der anderen Leistungsbausteine verrechnet.

Das gleiche Berechnungsverfahren gilt für alle zusätzlich anfallenden Kosten (z.B. nachträglich zubestellte Fahrzeuge, Mehrkilometer nach Leistungsbaustein C); auch diese Kosten werden im Falle eines negativen jährlichen Gesamtzuschusses zunächst mit diesem verrechnet.“

B29. Leistungsbeschreibung 1.3 Leistungsbaustein C (Leistungsanpassungen)

Unter 1.3 der Leistungsbeschreibung wird Bezug genommen auf das ursprüngliche Angebotsvolumen im 1. Betriebsjahr gem. Ziffer 1.3.

- a) Gehen wir Recht in der Annahme, dass es sich hierbei um einen redaktionellen Fehler handelt und sich diese Passage auf Ziffer 1.5 beziehen müsste?
- b) Verstehen wir es, aufbauend auf dem ersten Teil unserer Frage, richtig, dass sich die Schwellenwerte unter 1.3 der Leistungsbeschreibung auf die Summe der Jahreskilometer für beide Leistungsbausteine A1 und A2 beziehen?

Antwort:

a) Ja, vielen Dank für den Hinweis.

b) Ja.

B30. Leistungsbeschreibung 9.1.1 Fortschreibung der Energiekosten i.V. mit Anlage C Kalkulationsblatt 4

Verstehen wir 9.1.1 der Leistungsbeschreibung richtig, dass als Kalkulationsgrundlage für die Anlage C Kalkulationsblatt 4 die Summe der Jahreskilometer für beide Leistungsbausteine A1 und A2 dient?

Antwort:

Ja.

B31. Leistungsbeschreibung 1.3.8 Leistungsbaustein C

Lt. Leistungsbeschreibung 1.3.8 sind für die Feststellung der Jahresfahrplankilometer Soll/Ist im Rahmen der Zuschussabrechnung die von der VRN GmbH ermittelten Kilometerwerte maßgeblich.

a) Sind diese auch für die Jahresabschlussrechnung maßgeblich?

b) Wie ermittelt der VRN die Kilometer und wie werden eventuelle Abweichungen zu den selbst ermittelten Kilometern berücksichtigt?

Antwort:

a) Ja, für alle Fragen der kilometerbezogenen Abrechnung werden die Fahrplankilometer von Seiten der VRN GmbH auf Grundlage derselben Systematik/Software ermittelt, die den Vergabeunterlagen zu Grunde liegen.

b) Die Km-Werte werden mit Hilfe einer Planungs- und Routingsoftware erstellt. Systembedingt kann es durch Unterschiede bei den angewendeten Planungsprogrammen zu geringfügigen technischen Abweichungen bei der Ermittlung der Jahreskilometer kommen. Ist der Bieter der Auffassung, dass die Kilometerangaben von seinen eigenen Berechnungen wirtschaftlich relevant abweichen, so hat er die Vergabestelle darüber schriftlich in Kenntnis zu setzen. Ansonsten werden die hier benannten Werte vom Bieter anerkannt.

B32. Leistungsbeschreibung 1.4 Baustellen und Umleitungen

Unter 1.4 der Leistungsbeschreibung wird Bezug genommen auf das ursprüngliche Angebotsvolumen im 1. Betriebsjahr gem. Ziffer 1.3.

a) Gehen wir Recht in der Annahme, dass es sich hierbei um einen redaktionellen Fehler handelt und sich diese Passage auf Ziffer 1.5 beziehen müsste?

b) Verstehen wir, aufbauend auf dem ersten Teil unserer Frage, 1.4 der Leistungsbeschreibung richtig, dass sich die 1%-Schwelle auf die Summe der Jahreskilometer für beide Leistungsbausteine A1 und A2 bezieht?

Antwort:

a) Nein, der Bezug ist aus Sicht der Vergabestelle korrekt.

Es wird auf die 1%-Regelung des Leistungsbaustein C gem. Kapitel 1.3 verwiesen.

b) Ja.

B33. Leistungsbeschreibung 1.4 Baustellen und Umleitungen

Laut Leistungsbeschreibung 1.4 führen Baustellen und Umleitungen unter 30 Tagen zu keiner Anpassung der Kilometerleistung. Unseres Wissens gab es in der Vergangenheit öfters

Baustellen auch von kürzerer Dauer, jedoch oft mit Vollsperrungen, so dass Umleitungen von mehreren Kilometern in Kauf genommen werden mussten. Gehen wir Recht in der Annahme, dass diese Mehrkilometer bereits in der Kalkulation berücksichtigt werden müssen, da diese nicht erstattet werden?

Antwort:

Ja.

B34. Leistungsbeschreibung 1.4 Baustellen und Umleitungen

In LB 1.6 ist vermerkt, dass 3.000 km Sonderverkehr mit dem bestehenden Fuhrpark zu leisten und bereits im Grundangebot einzukalkulieren sind. Mit welcher Fahrzeugkategorie sind die Sonderverkehre zu erbringen und gehen wir Recht in der Annahme, dass die Jahreskilometerleistung als Berechnungsbasis für Energiekosten und Leistungsanpassungen um diese 3.000 km zu erhöhen ist?

Antwort:

Für die Durchführung von Sonderverkehren sind sowohl Fahrzeuge der Kategorie A, als auch Fahrzeuge der Kategorie B zugelassen. Die Fahrzeuggröße ist an den Kapazitätsbedarf des jeweiligen Sonderverkehrs auszurichten. Die Kosten für die Durchführung der Sonderverkehre sind im Grundangebot des Leistungsbaustein A mit einzukalkulieren und werden in der Abrechnung der Energiekosten bzw. der Leistungsanpassungen nach Leistungsbaustein C nicht berücksichtigt.

B35. Leistungsbeschreibung 2.1. Ansprechpartner und Betriebsleitzentrale i. V. m. Bieterinfo 01

Unter 2.1 der Leistungsbeschreibung wird gefordert, dass eine Leitzentrale Montag bis Samstag zwischen 05:00 Uhr und 21:00 Uhr und Sonn- und Feiertag zwischen 12:00 Uhr und 21:00 Uhr mit einem verantwortlichen Betriebsleiter zu besetzen ist. Lt. Bieterinformation 01 ist aufgrund der aktuellen und verbundweiten Vorgaben eine mobile Erreichbarkeit nichtausreichend. Aufgrund der Vorgaben der Echtzeitdaten (siehe Kapitel 2.9) ist die Erreichbarkeit an der Betriebsleitzentrale erforderlich. Das hätte den Einsatz von mind. 2 Betriebsleitern gemäß BO Kraft für einen Betrieb von weniger als 20 Bussen zur Folge und vernachlässigt den aktuellen Stand der Technik.

Ist die mobile Erreichbarkeit ausreichend, wenn ein Disponent und/oder disziplinarischer Vorgesetzter des Fahrpersonals, welcher sich im Umkreis von 15-20 Kilometern zur Stadt Zweibrücken befindet, über ein mobiles Leitstellenendgerät verfügt und jederzeit über Position der Fahrzeuge, Verspätungen und Störungen informiert wird, Einblick in die aktuellen Dienst- und Umlaufpläne sowie die Echtzeitdaten hat, für das Fahrpersonal und auch für den Aufgabenträger erreichbar ist und bei Ausfall oder Defekt eines Fahrzeuges oder Ausfall eines Fahrers innerhalb von 20 Minuten vor Ort sein kann um ein Fahrzeug zu tauschen oder für Ersatz des ausgefallenen Personals zu sorgen?

Antwort:

Es ist nicht erforderlich, dass der offiziell nach BOKraft verantwortliche Betriebsleiter rund um die Uhr in der Leitstelle anwesend ist. Er hat nur seinen Dienstort vor Ort zu haben und es ist sicherzustellen, dass über die Leitstelle stets vor Ort die notwendigen Entscheidungen getroffen werden können.

Wir ändern unsere Antwort aus der Bieterinformation 1dahingehend, dass wir ausnahmsweise, abweichend von den verbundweiten Vorgaben eine mobile Erreichbarkeit Montag bis Samstag in der Zeit vor 7:00 Uhr und nach 18:00 Uhr, sowie an Samstag, Sonntagen und Feiertagen zulassen, sofern das Unternehmen über das entsprechende System verfügt und die

Funktionalität der mobilen Leitstelle mit allen Vorgaben der Ziffer 2.1 der LB gewährleistet sind. Die mobile Leitstelle muss sich im Einzugsgebiet des Linienbündels befinden.

B36. Leistungsbeschreibung 3.2.1.2 Ausstattung und Fahrgastkomfort Fahrzeuge i. V. m. Anlage 38 Anforderungen an die Fahrzeuge Niederflur-Minibus (Kleinbus)

In den Anforderungen zu Fahrzeugen der Kategorie A sind unter Fahrgastkomfort auch Sondernutzungsflächen, sowie ein Stehperron gefordert. Gehen wir Recht in der Annahme, dass alle Kriterien der Kategorie A auch für den Kleinbus (Niederflur-Minibus) erfüllt sein müssen?

Antwort:

Ja.

B37. Leistungsbeschreibung 10. Einnahmen

- a) Ist der Anteil von 11,43 % innerhalb des Regionalen Busnetzes für die Laufzeit der Vergabe festgeschrieben?
- b) Der fiktive Einnahmenpool, als Grundlage für die Zuschreibung nach § 11 EAR unterlag in den letzten Jahren massiven Veränderungen. Wie will der Aufgabenträger sicherstellen, dass sich diese Änderungen nicht auf die Kalkulationsgrundlage für den Zuschussbedarf auswirken?
- c) Laut Satzung ist die nächste Erhebung ab 2020/21 möglich. Spätestens 2022/23 muss die Erhebung durchgeführt werden. Wir bitten um Mitteilung, wann genau die nächste Erhebung stattfinden wird.
- d) Die zugrunde gelegte Zählung des Bündels Stadt Zweibrücken stammt aus dem Jahr 2012. Wie kann sichergestellt werden, dass diese Grundlage noch als valide zu werten ist? Was passiert, wenn im Rahmen der Zählung einzelne Bündel innerhalb des Regionalen Busnetzes massiv an P/Pkm verlieren und damit das gesamte Bündel im Gesamtverbund deutlich nach unten korrigiert wird?

Antwort:

Zu a)

Der Anteil von 11,43 % gilt nur für das Jahr, in dem das Linienbündel in das regionale Busnetz integriert wurde. Dieser Anteil kann sich ab dem zweiten Jahr entsprechend § 17 Abs. 4 EAR verändern. Gem. § 21 Abs. 3 der Satzung werden jedoch Einnahmeänderungen infolge der Schlüsselanpassungen nach § 17 Abs. 4 der EAR zuschussmindernd- bzw. zuschusserhöhend im Rahmen der Jahresabschlussrechnung über den Zuschussbedarf ausgeglichen.

Zu b)

Mit der Neufassung der EAR zum 1.1.2018 wurde genau dieses Kalkulationsrisiko erheblich entschärft. Die Poolschwankungen der Vorjahre waren darauf zurückzuführen, dass die URN GmbH früher bei jeder Neuvergabe die Einnahmen der Linienbündel bis zum Nachweis der neuen Nachfrage in eine statische Absetzung umgewandelt hat. Dies ist nun nicht mehr der Fall: Statische Absetzungen werden nur noch für angebotsverbessernde Maßnahmen gebildet, sodass die Schwankungen des für die Schlüsselabrechnung relevanten Pools in Zukunft deutlich geringer ausfallen werden und besser kalkulierbar sind.

Zu c)

Die nächste Erhebung des regionalen Busnetzes Westpfalz erfolgt voraussichtlich 2022.

Zu d)

In den regionalen Busnetzen wird aus Gründen der statistischen Sicherheit nur noch ein P/Pkm-Wert für das gesamte regionale Busnetz ermittelt und nicht für die integrierten Einzelbündel. Der Konzessionsnehmer hat infolgedessen die Nachfragentwicklung des regionalen Busnetzes abzuschätzen und nicht mehr des Einzelbündels. Dies stellt aus Sicht der Konzessionsgeber eine deutliche Entschärfung des Nettorisikos dar, weil zum einen das Risiko der statistischen Schwankungen verringert wurde und es zum anderen in Anbetracht der hohen Schüleranteile und der negativen demografischen Entwicklung in der Westpfalz einfacher sein sollte, die regionale Nachfrageentwicklung abzuschätzen als die lokale.

B38. Leistungsbeschreibung 10.2 Übergangstarif Westpfalz/östliches Saarland

Wie wirkt sich die Tarifreform im Saarland auf den ÜT aus? Wie werden Änderungen aufgrund externer Einflüsse dem Bieter ausgeglichen?

Antwort:

Der Übergangstarif ist ein eigenständiger Tarif für alle Fahrten, die die Landesgrenze überschreiten. Er steht nicht in Konkurrenz zum SaarVV-Tarif, der ausschließlich für Fahrten innerhalb des Saarlandes gilt. Nachdem durch die Tarifbeschlüsse im ÜT zum 1.8.2019 sichergestellt wurde, dass dieses Prinzip auch für die Schüler aus dem Saarland gilt und nicht mehr unterlaufen wird, ist nicht ersichtlich, weshalb eine Tarifreform im Saarland Auswirkungen auf die Nachfrage im ÜT haben sollte.

B39. Leistungsbeschreibung 10.1.3 Westpfalzzuschlag

Den Verbundabrechnungen der letzten Jahre ist zu entnehmen, dass der Westpfalzzuschlag für den Stadtverkehr Zweibrücken dauerhaft nur ca. 50% des jetzt vorgegebenen Wertes (89.995,83 €) erreicht. Wir bitten um Erläuterung der massiven Erhöhung des Zuschlages. Wie kann vor diesem Hintergrund der Westpfalzzuschlag über 10 Jahre kalkuliert werden? Sichert die Vergabestelle zu, dass Abweichungen von mehr als 5 % des vorgegebenen Wertes nicht zuschussmindernd angesetzt werden?

Antwort:

Das Linienbündel Zweibrücken wurde bis zum 31.12.2018 nach den Regularien der nicht mehr aktiven vorläufigen Einnahmenaufteilungsregelung vom 09.12.2009 abgerechnet. Bestandteil dieser Einnahmenaufteilungsregelung war, dass bei der Berechnung des Westpfalzzuschlages nur 50 % der jeweiligen Preisdifferenz der erfassten Tickets berücksichtigt wird. Mit der Integration des Linienbündels Zweibrücken ins regionale Busnetz Westpfalz zum 01.01.2019 gelten die Regularien in § 5 Abs. 2 der aktiven EAR gemäß Anlage 6 der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im VRN auch für das Bündel Zweibrücken. Damit wird nunmehr die volle Preisdifferenz berücksichtigt, was zur Verdopplung des Zuschlagsbetrages führt.

B40. Leistungsbeschreibung 10.4 Abrechnung ZRN-Mittel

Verstehen wir den Hinweis „Eine Zuschussanpassung aufgrund veränderter ZRN-Mittel erfolgt lediglich M“ dahingehend richtig, dass eine Absenkung der Mittel auf Grundlage einer Vertragsanpassung durch die Länder bzw. einer Satzungsänderung durch den Aufgabenträger ausgeglichen wird?

Antwort:

Ja, selbstverständlich würde aber auch eine Erhöhung der Mittel infolge einer Satzungsänderung oder Vertragsanpassung zu einer Zuschussminderung führen.

B41. Anlage 8 Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im VRN

Laut § 2 (3) der Satzung des VRN wird die Finanzierung der Verbundgesellschaft „den Verbundunternehmen im Verhältnis der ihnen auf Grundlage der Einnahmenaufteilungsregelung zustehenden Einnahmeansprüche anteilig übernommen.“ Wir bitten um Aufklärung, ob hier alle Fahrgeldeinnahmen der §§ 4-16 EAR im Verhältnis zu den Gesamteinnahmen des Verbundes (318 Mio. € 2018) zugrunde gelegt werden müssen.

Antwort:

Die Einnahmenansprüche der Unternehmen sowie des Verbundes zur Errechnung der Anteile nach § 2 Abs. 3 der Satzung werden auf Grundlage der §§ 5, 7, 8, 9 und 11 ermittelt. Maßgeblich sind daher nicht die Gesamteinnahmen des Verbundes, sondern nur die nach diesen §§ der EAR aufgeteilten Einnahmen.

B42. Fahrplan Leistungsbaustein A1 Linie 226 und LB A2 Linie 226KB i. V. m. Bieterinformation 02

Im Fahrplan der Linie 226 im LB A1 sowie auch in Fahrplan der Linie 226KB im LB A2 ist in der Haltestellenabfolge der Hinweis „Kreuzberg Mitte entfällt“ angegeben. Mit Bieterinformation 02 teilt die Vergabestelle mit, dass die Haltestelle von „Kreuzberg Mitte entfällt“ in Kreuzberg Mitte umbenannt wird. Unseres Wissens gibt es aktuell keine Haltestelle „Kreuzberg Mitte“. Gehen wir Recht in der Annahme, dass die Haltestelle „Kreuzberg Mitte“ im Fahrplan gestrichen werden muss?

Antwort:

Es handelt sich nicht um einen redaktionellen Fehler. Der aktuelle Fahrplan sieht vor, bei den Fahrten der Linie 226 und 226 KB die Haltestelle „Kreuzberg Mitte“ zu bedienen. Nach Rücksprache mit der Stadt Zweibrücken teilt die Vergabestelle mit, dass ihre Anregung aufgenommen wurde und die Haltestelle „Kreuzberg Mitte“ aus den Fahrplänen entfernt wird. Der korrigierte Fahrplan zur Linie 226 und 226KB ist der Anlage 1 der Bieterinformation zu entnehmen.

B43. Fahrplan Leistungsbaustein A2 Linie 226KB

Bei den Fahrten von und nach Mörsbach wirkt der in den Ausschreibungsfahrplan genannte Linienverlauf nicht logisch (Ziegelhütte – Stephan – Talstraße – Ziegelhütte auf der Hinfahrt, Ziegelhütte – Stephan – Talstraße auf der Rückfahrt). Gehen wir richtig in der Annahme, dass es sich dabei um einen redaktionellen Fehler handelt und eine „Rundfahrt“ in Mörsbach geplant ist (Zweibrücken – Stephan – Ziegelhütte – Talstraße – Zweibrücken)?

Antwort:

Der aktuelle Fahrplan sieht vor, bei den Fahrten von und nach Mörsbach die Haltestellen im Angegebenen Linienverlauf zu bedienen. Nach Rücksprache mit der Stadt Zweibrücken teilt die Vergabestelle mit, dass ihre Anregung aufgenommen wurde und der Linienverlauf geändert und in die Fahrpläne integriert wird. Es entsteht ein „Rundweg“. Der korrigierte Fahrplan der Linie 226KB ist in der Anlage 1 der Bieterinformation zu entnehmen.

B44. Zeitlicher Zusammenhang der Fahrt um 19:30 ab ZOB Zweibrücken

im Fahrplan 222 KB der Ausschreibung 2019/S 026-057969 - Linienbündel Zweibrücken – ist in Fahrtrichtung Ernstweiler – Mittelbach Montag bis Freitag eine Fahrt ab Zweibrücken ZOB ab 19:30 Uhr bis Hengstbach 19:42 Uhr enthalten. Diese steht in keinem zeitlichen

Zusammenhang mit den übrigen Fahrten auf dieser Linie (diese finden alle am Vormittag statt), auch ist in der Gegenrichtung (Mittelbach – Ernstweiler) keine zeitlich korrespondierende Fahrt vorgesehen.

Antwort:

Diese Fahrt wird im aktuellen Fahrplan als Ruftaxi bedient. Eine Abbestellung dieser Fahrt sowie eine Zubestellung einer korrespondierenden Fahrt ist nicht geplant.

B45. Klarstellung der Wartezeiten am ZOB

die Schnittstellendaten (Anlage 4) der Ausschreibung 2019/S 026-057969 - Linienbündel Zweibrücken - weisen Unterschiede zu den PDF-Fahrplänen der Ausschreibung auf. Bei der Mehrzahl der Linien sind in den „Schnittstellendaten“ am ZOB Zweibrücken Wartezeiten vorgesehen, welche in den PDF-Fahrplänen komplett entfallen. Sind Wartezeiten am ZOB Zweibrücken vorgesehen oder entfallen diese vollständig?

Antwort:

Es sind Wartezeiten am ZOB vorgesehen. Die PDF-Fahrpläne wurden ergänzt und sind der Bieterinformation 1 zu entnehmen.

B46. Leistungsbeschreibung 9.1.1 Fortschreibung Energiekosten i. V. m. Bieterinformation 2 B23

Lt. Antwort zu B23 gilt für die erstmalige Preisindizierung im Jahre 2020 der Faktor (2020/2018). Da die Abrechnung bis zum 31.03.2020 für das Jahr 2019 zu erfolgen hat, liegt der Index für 2020 noch nicht vor, so dass u. E. der Preisindex von 2019 Anwendung finden müsste. Ist diese Vermutung korrekt?

Antwort:

Nein. Die Betriebsaufnahme der Verkehrsleistung ist für den Jahreswechsel am 01.01.2020 vorgesehen, sodass für das Jahr 2019 keine Abrechnung zu erfolgen hat.

B47. Einzukalkulierende Ausgleichsmittel

Gem. der Leistungsbeschreibung Punkt 10 „Einnahmen“ (Seite 45) erfolgt die Vergabe auf Nettobasis. Im Widerspruch dazu steht jedoch die Formulierung der Leistungsbeschreibung Punkt 10.3.2 „Ausgleich nach § 231 SGB IX“ (Seite 50), dass die beantragten „Mittel nach § 231 SGB IX [...] zuschussmindernd einzukalkulieren“ sind. Wir bitten um Prüfung und ggf. Klarstellung und/oder Korrektur.

Antwort:

Dies ist kein Widerspruch. Die Bieter haben die Ausgleichleistungen abzuschätzen und in den Zuschussbedarf mindernd einzukalkulieren. Sie tragen damit das Nettorisiko auch für diese Ausgleichsleistungen.

B48.

Gem. Leistungsbeschreibung Punkt 10.5 „Dienstleistungsentgelt“ (Seite 51) steht den Verbundunternehmen ein pauschales Dienstleistungsentgelt zu. Dieses Entgelt steht „im Verhältnis der ihnen auf Grundlage der Einnahmenaufteilungsregelung zustehenden Einnahmeansprüche anteilig“ zu. Wir bitten um konkrete Nennung bzw. Bezifferung der Verhältnisse

Antwort:

Der konkrete Anteil des Linienbündels Zweibrückens ist von den tatsächlichen Einnahmen des Linienbündels abhängig. Diese sind von den Bietern im Rahmen der Nettokalkulation selbst abzuschätzen.

B49. Leistungsbeschreibung 3.1 Reservefahrzeuge

Lt. Leistungsbeschreibung 3.1 haben die Bieter für kurzfristige Ausfälle, 1 Solobus Kat. A, 1 Minibus Kat. A und einen Gelenkbus Kat. B als Reserve aufzunehmen und einzuplanen sind. Gehen wir Recht in der Annahme, dass für planbare Ausfälle (z.B. Hauptuntersuchung, Wochendienst, usw.) zusätzliche Reservefahrzeuge einzukalkulieren sind?

Antwort:

Ja.