Linienbündel Bad Urach

Bieterinformation Nr. 3

8. Frage:

Fahrplan

Das Fahrtenpaar der Li. 232/233 mit der Hinfahrt ab 06:44 Bad Urach Bahnhof mit Ankunft um 07:02 Uhr an Erkenbrechtsweiler Untere Straße und der Rückfahrt ab 07:02 Uhr Erkenbrechtsweiler Untere Straße mit Ankunft um 07:25 Uhr an der Adalbert-Stifter-Straße ist ohne Verkehrsbeschränkung an allen Werktagen ausgeschrieben. Da sich dieses Fahrtenpaar nicht im Grundtakt der Li. 232/233 befindet und entsprechend als Schulverstärker fungieren dürfte, stellen wir die Frage, ob dieses Fahrtenpaar auch in den Ferien angeboten werden soll?

Antwort:

Nein, Fahrten verkehren nur an Schultagen. Der Fahrplan wurde schon zusammen mit der Bieterinformation Nr. 2 korrigiert.

9. Frage:

Fahrplan

Im Ausschreibungsfahrplan der Linie 232/233 befinden sich an den Verkehrstagen Montag bis Freitag zwei leere Spalten. Die eine Leerspalte befindet sich im Richtungsfahrplan Bad Urach – Erkenbrechtsweiler/- Oberlenningen zwischen den Fahrten 11:50 Uhr ab Hülben Rathaus und 12:14 Uhr ab Bad Urach Bahnhof, die zweite Leerspalte im Richtungsfahrplan Erkenbrechtsweiler-/Oberlenningen – Bad Urach zwischen den Fahrten 11:43 Uhr ab Oberlenningen Bahnhof und 12:25 Uhr ab Böhringen Schule. Da sich in beiden Leerspalten Anschlusshinweise befinden, fragen wir die Vergabestelle, ob die beiden Spalten absichtlich frei geblieben sind. Andernfalls bitten wir die Vergabestelle um eine Korrektur.

Antwort:

Die Leerspalten sind absichtlich frei geblieben.

10. Frage

Fahrzeugeinsatz und -förderung

Im Ausschreibungsfahrplan der Linie 232/233 ist an den Verkehrstagen Montag bis Freitag für zwei Fahrten der Einsatz eines Standardgelenkbusses der Kategorie A (GL-A) vorgeschrieben. Da es sich bei beiden Fahrten um reine Schulfahrten außerhalb des Taktfahrplans handelt, bitten wir darum, den Einsatz eines Standardgelenkbusses der Kategorie B auf diesen beiden Fahrten freizugeben.

Antwort:

Ein Standardgelenkbus der Kategorie B wird auf diesen beiden Fahrten freigegeben.

11. Frage:

Gehen wir richtig in der Annahme, dass der Aufgabenträger die Option mit dem Einsatz zweier Solo-Standardlinienbusse mit batterieelektrischem Antrieb (SL-E) nur dann in Betracht zieht, wenn diese Fahrzeuge durch ein Förderprogramm zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr gefördert werden? Die Beantwortung dieser Frage ist für die Skizzenerstellung und die Förderfähigkeit der Maßnahme von Bedeutung.

Antwort:

Eine endgültige Entscheidung über den Einsatz zweier Solo-Standardlinienbusse mit batterieelektrischem Antrieb (SL-E) kann erst nach Vorliegen der optionalen Angebote getroffen werden. Da die Entscheidung über den Zuschlag nach wirtschaftlichen Kriterien getroffen wird, wird die Förderung der E-Busse aufgrund der erheblich höheren Anschaffungskosten ein ausschlaggebender Faktor für den Einsatz von E-Bussen sein.

12. Frage:

Dynamisierung

Im Entwurf des Verkehrsvertrags ist unter „§ 11 Wertsicherung“ festgelegt, dass der Preisbestandteil P2 (Kapitalkosten) nicht fortgeschrieben wird. Jedoch sind auch die Kapitalkosten dynamischen Schwankungen unterworfen. Wir weisen darauf hin, dass der BW-Index auch eine Fortschreibung der Kapitalkosten vorsieht. Daher bitten wir um Anwendung des BW-Index in allen Bestandteilen. Andernfalls müssen Anbieter einen Risikoaufschlag im Preisbestandteil P2 (Kapitalkosten) einpreisen.

Antwort:

Ein Abgleich von Vertragsdauer und Vorgaben zum Fahrzeugalter lässt erkennen, dass der Vertrag ohne nennenswerte Reinvestitionen in den Fuhrpark erfüllt werden kann. Eine Indexierung der Kapitalkosten würde unter diesen Umständen einen Kostenanstieg ausgleichen, der tatsächlich nicht oder nur in geringem Umfang eintritt.

13. Frage:

Aufgrund der in diesem Vertrag festgelegten vorwärtswirkenden Dynamisierung muss für die Kalkulation eine Schätzung aller Preisbestandteile für den Preisstand 2026 erfolgen. Diese Schätzung ist, insbesondere im Hinblick auf die volatilen Energiepreise, mit großen Unsicherheiten verbunden, sodass wir einen Risikoaufschlag einpreisen müssten. Um dies zu vermeiden, bitten wir, in diesem Verkehrsvertrag eine rückwärtsgewandte Dynamisierung vorzusehen, um die von den Preissteigerungen ausgehenden Unsicherheiten zu vermeiden. Alternativ schlagen wir die rückwirkende Dynamisierung des letzten Vertragsjahres mit dem Preisstand des darauffolgenden Jahres vor.

Antwort:

Der Preisstand zur Angebotsabgabe wird auf Basis des aktuell vorliegenden BaWü-Index auf das Betriebsjahr 2025 festgelegt. Eine zweimalige rückwirkende Dynamisierung wird nicht vorgenommen.

Begründung:

Nach unserer Einschätzung und auf Grundlage der rechtlichen Prüfung sind Regelungen mit echter Rückwirkung der Preisfortschreibung nicht marktüblich. Dies gilt insbesondere für eine mehrjährige Rückwirkung, wie sie in Ihrem Vorschlag enthalten ist.

Die Kalkulation zukünftiger Kostenentwicklungen – auch für das letzte Betriebsjahr – ist Bestandteil des unternehmerischen Risikos und vom Bieter eigenverantwortlich im Angebot zu berücksichtigen.

14. Frage:

Prüfdienst

Im Entwurf des Verkehrsvertrags ist unter „§ 7 Beförderungserlöse“ Absatz (3) festgeschrieben, dass das Verkehrsunternehmen für eine maximale Schwarzfahrerquote von 3,5 Prozent haftet. Um eine Pönalisierung von 200 € pro Vorfall zu vermeiden, müsste das Verkehrsunternehmen einen eigenen fahrpersonalunabhängigen Prüfdienst einführen. Der Einsatz eines Prüfdienstes in diesem Bündel wäre mit erheblichen Kosten verbunden. Sind vom Verkehrsunternehmen Kosten für den Prüfdienst einzukalkulieren? Falls ja, mit welcher Prüfquote (d. h. in welcher Frequenz und in welchem Umfang) sollen die Verkehrsunternehmen diesen Prüfdienst einpreisen, um nicht pönalisiert zu werden?

Antwort:

Aus Sicht des Aufgabenträgers ist die Einrichtung eines fahrpersonalunabhängigen Prüfdienstes nicht erforderlich. Die Kontrolle der Fahrausweise erfolgt durch das Fahrpersonal des Verkehrsunternehmens im Rahmen des regulären Betriebsablaufs.

- Ende der Bieterinformation Nr. 3 -