



Vorlage Nr.: V0470/15  
Datum: 23 Juni 2015

## Vorlage

### **Beratungsfolge**

Dienstberatung der Oberbürgermeisterin	nicht öffentlich	zur Information
Ältestenrat	nicht öffentlich	beratend
Ausschuss für Finanzen und Liegenschaften (Eigenbetrieb Stadtentwässerung)	nicht öffentlich	1. Lesung (federführend)
Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau	nicht öffentlich	beratend
Ausschuss für Finanzen und Liegenschaften (Eigenbetrieb Stadtentwässerung)	nicht öffentlich	beratend (federführend)
Stadtrat	öffentlich	beschließend

**Zuständig: GB Finanzen u. Liegenschaften**

### **Gegenstand:**

Direktvergabe von öffentlichen Personenverkehrsdiensten in der Landeshauptstadt Dresden an die Dresdner Verkehrsbetriebe AG (DVB AG)

### **Beschlussvorschlag:**

Der Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden beschließt:

1. Der Absicht der Direktvergabe von öffentlichen Personenverkehrsdiensten auf dem Gebiet der Landeshauptstadt Dresden einschließlich ausbrechender Verkehre gemäß Artikel 5 Absatz 2 VO 1370/2007 an die DVB AG als interner Betreiber mit Wirkung zum 28.11.2017 wird zugestimmt. Die Direktvergabe mit einer Laufzeit von 22,5 Jahren soll sämtliche der DVB AG genehmigten Linienverkehre mit Bus und Straßenbahn umfassen. Der DVB AG soll ein ausschließliches Recht zum Schutz der direkt vergebenen Linienverkehre gewährt werden.
2. Die DVB AG wird mit dem Betreiben der Bergbahnen und Fähren mit Wirkung zum 01.01.2018 für zehn Jahre betraut.

3. Die Oberbürgermeisterin wird beauftragt und ermächtigt für die Direktvergabe gemäß Beschlusspunkt 1, die Vorabbekanntmachung im EU-Amtsblatt gemäß Artikel 7 Absatz 2 VO 1370/2007 zu veröffentlichen sowie einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag im Sinne der VO 1370/2007 zu erarbeiten und dem Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden bis Oktober 2016 zur Beschlussfassung vorzulegen.
4. Die Oberbürgermeisterin wird beauftragt und ermächtigt, einen Betrauungsakt für das Betreiben der Bergbahnen und Fähren gemäß Beschlusspunkt 2 im Sinne des Rechts der Europäischen Union für die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse (DAWI) zu erarbeiten und dem Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden bis Oktober 2016 zur Beschlussfassung vorzulegen.

**bereits gefasste Beschlüsse:**

V2932-SR78-09 vom 12.02.2009

Vorgaben der Landeshauptstadt Dresden für die anstehende Neukonzessionierung im Buslinienverkehr als Konkretisierung des Nahverkehrsplans

V3118-SR83-09 vom 25.06.2009

Neuorganisation des Busliniennetzes in der Landeshauptstadt Dresden

V0190/09 vom 29.10.2009

Betrauung der Dresdner Verkehrsbetriebe AG mit der Erbringung von Diensten von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse auf dem Gebiet des öffentlichen Personennahverkehrs

V1123/11 vom 08.09.2011

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberelbe

V0435/15 (Beschlussfassung voraussichtlich im Stadtrat am 03.09.2015)

Vorgaben der Landeshauptstadt Dresden für die anstehende Neukonzessionierung der Straßenbahn- und Buslinien sowie einer Direktvergabe an die Dresdner Verkehrsbetriebe AG

**aufzuhebende Beschlüsse:**

**Finanzielle Auswirkungen/Deckungsnachweis:**

**Investiv:**

Teilfinanzhaushalt/-rechnung:

Projekt/PSP-Element:

Kostenart:

Investitionszeitraum/-jahr:

Einmalige Einzahlungen/Jahr:

Einmalige Auszahlungen/Jahr:

Laufende Einzahlungen/jährlich:

Laufende Auszahlungen/jährlich:

Folgekosten gem. § 12 SächsKomHVO Doppik  
(einschließlich Abschreibungen):

**Konsumtiv:**

Teilergebnishaushalt/-rechnung:

Produkt:

Kostenart:

Einmaliger Ertrag/Jahr:

Einmaliger Aufwand/Jahr:

Laufender Ertrag/jährlich:

Laufender Aufwand/jährlich:

Außerordentlicher Ertrag/Jahr:

Außerordentlicher Aufwand/Jahr:

**Deckungsnachweis:**

PSP-Element:

Kostenart:

**Werte der Anlagenbuchhaltung:**

Buchwert:

Verkehrswert:

Bemerkungen:

**Begründung:****1. Allgemein**

Die Landeshauptstadt Dresden ist gemäß § 3 Abs. 1 Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen (ÖPNVG) als Aufgabenträgerin für die Planung, Organisation, Ausgestaltung und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) auf ihrem Gebiet zuständig. Zur Durchführung des ÖPNV bedient sie sich u. a. der Dresdner Verkehrsbetriebe AG (DVB AG). Die DVB AG erbringt den wesentlichen Teil des öffentlichen Personenbeförderungsangebotes in der Landeshauptstadt Dresden auf Basis der vom Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV) als Genehmigungsbehörde erteilten Konzessionen. Die Laufzeit der Buskonzessionen der DVB AG endet am 27.11.2017. Die Straßenbahnkonzessionen laufen noch bis zum 30.11.2021.

Zur EU-beihilferechtskonformen Ausgestaltung der Verlustausgleichsfinanzierung hat die Landeshauptstadt Dresden die DVB AG im Jahr 2009 nach Maßgabe der Altmark-Trans-Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs (Altmark-Trans-Urteil vom 24.07.2003) mit der Erbringung von Diensten von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse auf dem Gebiet des öffentlichen Personennahverkehrs betraut (Stadtratsbeschluss V0190/09 vom 29.10.2009).

Die Betrauung hat eine Laufzeit bis zum 31.12.2017 und umfasst die Verkehrsleistungen mit Bussen, Straßenbahnen sowie Sonderverkehrsmitteln (Fähren und Bergbahnen) auf dem Gebiet der Landeshauptstadt Dresden. Die Finanzierung des von der Aufgabenträgerin Landeshauptstadt Dresden zu zahlenden Ausgleiches für das betraute Angebot erfolgt über den Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag zwischen DVB AG und Technische Werke Dresden GmbH (TWD GmbH).

Die am 03.12.2009 in Kraft getretene Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.10.2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (im Folgenden VO 1370/2007) ist Grundlage für die Vergabe von öffentlichen Personenverkehrsdiensten auf Schiene und Straße sowie die Gewährung finanzieller Ausgleichsleistungen und ausschließlicher Rechte an Verkehrsunternehmen. Daran angepasst wurde das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) mit Wirkung zum 01.01.2013.

Neben der Durchführung eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens besteht für die Landeshauptstadt Dresden danach die Möglichkeit, eine (wettbewerbsfreie) Direktvergabe (Inhouse-Vergabe) eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags an den internen Betreiber DVB AG vorzunehmen (Artikel 5 Absatz 2 VO 1370/2007).

Die Landeshauptstadt Dresden beabsichtigt, inhaltlich eine Fortsetzung der bestehenden Betrauung der DVB AG durch eine formalisierte Direktvergabe an die DVB AG und will damit die ihr durch die VO 1370/2007 eingeräumte Möglichkeit nutzen, den ÖPNV mit einem eigenen Verkehrsunternehmen unter Beachtung der allgemeinen und speziellen Inhousevoraussetzungen fortzusetzen. Sie ist damit bereit, eine Erfüllungsverantwortung für den städtischen ÖPNV zu übernehmen und ein aus ihrer Sicht über viele Jahre erfolgreiches Modell der Aufgabenerledigung nachhaltig zu sichern. Im Zuge ihrer Entscheidungsfindung hat die Landeshauptstadt Dresden die in der Vergangenheit mit der Betrauung der DVB AG gemachten Erfahrungen im Hinblick auf die von ihr verfolgten Ziele eines attraktiven und wirt-

schaftlichen ÖPNV kritisch reflektiert. Sie konnte auch anhand von objektiven Tatsachen und Umfragen klar feststellen, dass eine Direktvergabe an die DVB AG gegenüber einer wettbewerblichen Vergabe eindeutig vorzugswürdig ist. Die wesentlichen Gründe werden unter Punkt 2 der Begründung angeführt.

Die Landeshauptstadt Dresden hat die Voraussetzungen für eine Direktvergabe (Inhouse-Vergabe) nach dem allgemeinen Vergaberecht, wie es in der Richtlinie 2014/24/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26.02.2014 über die öffentliche Auftragsvergabe und zur Aufhebung der Richtlinie 2004/18/EG (RL 2014/24/EU) zum Ausdruck gebracht wird und gemäß Artikel 5 Absatz 2 VO 1370/2007 gründlich geprüft. Sie hat sich hierbei von einer renommierten Rechtsanwalts-gesellschaft beraten lassen.

Zu den umsatz- und tätigkeitsbezogenen Voraussetzungen hat sie entsprechende Nachweise der DVB AG eingefordert und geprüft bzw. konnte sie aufgrund eigener Sachverhaltskenntnis eine Beurteilung vornehmen. Sie hat der DVB AG vorgegeben, diese Voraussetzungen auch künftig zu erfüllen und wird dies im öffentlichen Dienstleistungsauftrag verankern.

Zur Absicherung der Tätigkeit der DVB AG auf dem Gebiet des Landkreises Meißen in Form der Beteiligung an der Verkehrsgesellschaft Meißen mbH wirkt die Landeshauptstadt Dresden im Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe (Z-VOE) daran mit, in der Satzung des Z-VOE klarzustellen, dass die Verbandsmitglieder des Z-VOE eine Gruppe von Behörden im Sinne von Artikel 5 Absatz 2 Satz VO 1370/2007 sind.

Die Kontrolle über die DVB AG übt die Landeshauptstadt Dresden über ihre geschäftsleitende Holdinggesellschaft, die TWD GmbH auf der Grundlage eines Beherrschungsvertrages aus.

Anschließend an die bestehende Betrauung soll die DVB AG mit der Erbringung von ÖPNV-Leistungen auf dem Gebiet der Landeshauptstadt Dresden, einschließlich ausbrechender Verkehre, gemäß Artikel 5 Absatz 2 VO 1370/2007 für 22,5 Jahre ab dem 28.11.2017 direkt beauftragt werden. Einzelheiten werden in einem zwischen Landeshauptstadt Dresden und DVB AG zu schließenden öffentlichen Dienstleistungsauftrag geregelt, der dem Stadtrat 2016 zur Beschlussfassung vorgelegt wird.

Der Laufzeitbeginn des öffentlichen Dienstleistungsauftrages am 28.11.2017 vermeidet Komplikationen für die Buskonzessionen, die am 27.11.2017 enden. Die bestehende Betrauung kann durch eine Gesellschafterweisung der Landeshauptstadt Dresden am 27.11.2017 beendet werden, sodass die Buskonzessionen und der öffentliche Dienstleistungsauftrag denselben Laufzeitbeginn aufweisen. Inwieweit eine Notwendigkeit zur Anpassung der Straßenbahnkonzessionen besteht, die derzeit eine Laufzeit bis zum 30.11.2021 haben, ist noch in Prüfung.

Die Direktvergabeabsicht muss europaweit bekannt gemacht werden (Vorabbekanntmachung gemäß Artikel 7 Absatz 2 VO 1370/2007). Neben der Direktvergabeabsicht sind die von der Vergabe umfassten Linienverkehre auf dem Gebiet der Landeshauptstadt Dresden einschließlich der auf die Gebiete benachbarter Aufgabenträger führenden Linien aufzuführen.

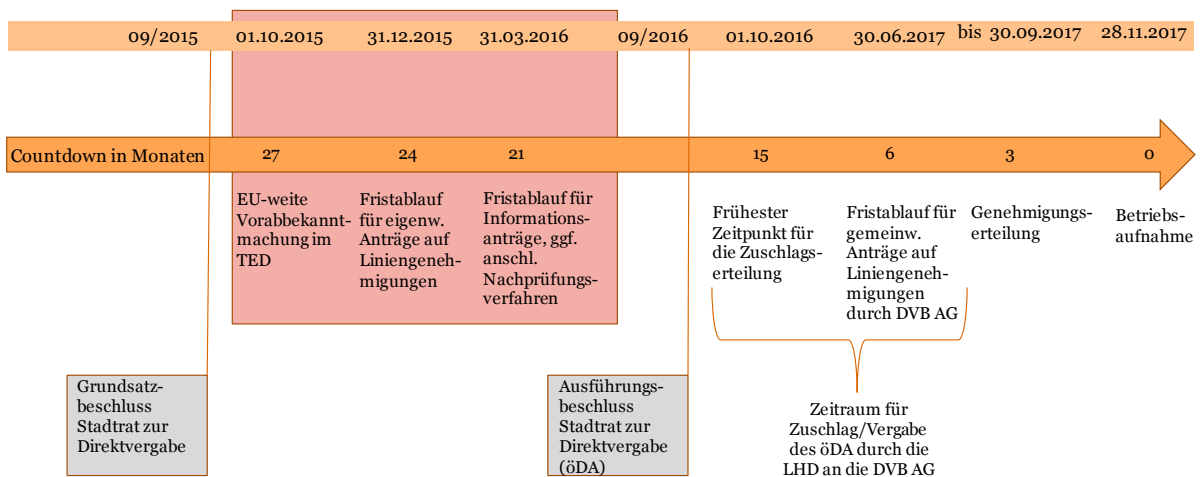
Da mit der Vergabe auch die Wiedererteilung der Buskonzessionen und zeitgleich oder anschließend der Straßenbahnkonzessionen (siehe oben) ansteht, sind auch die von der Landeshauptstadt Dresden als Aufgabenträgerin für das Genehmigungsverfahren gewünschten Vorgaben mit bekannt zu machen. Das sind die Qualitätsanforderungen, die die Landeshauptstadt Dresden auch der DVB AG im öffentlichen Dienstleistungsauftrag vorgeben wird. Sie ergeben sich aus der bestehenden Betrauung der DVB AG (Stadtratsbeschluss zu V0190/09 vom 29.10.2009), dem Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberelbe

(Stadtratsbeschluss zu V1123/11 vom 08.09.2011), den Vorgaben für die anstehende Neukonzessionierung der Straßenbahn- und Buslinien (Vorlage V0435/15) und der geübten Praxis der DVB AG. Es handelt sich also um eine Beschreibung des Status quo. Ihre Bekanntmachung bindet das LASuV bei der Prüfung sogenannter eigenwirtschaftlicher Anträge dritter Verkehrsunternehmen, die zum Beispiel bemüht sein könnten, einzelne stark frequentierte Buslinien für sich zu gewinnen. Um dies auszuschließen, soll neben den Qualitätsvorgaben auch bekannt gemacht werden, dass die Landeshauptstadt Dresden eine sogenannte Gesamtleistung an die DVB AG zu vergeben beabsichtigt, die das Straßenbahn- und Busangebot als Einheit beinhaltet (Zusammenfassung der beiden Linienbündel Buslinienbündel Stadt Dresden und Linienbündel Straßenbahn Dresden).

Der DVB AG soll im öffentlichen Dienstleistungsauftrag ein ausschließliches Recht zum Schutz der direkt vergebenen Linienverkehre gemäß Artikel 3 Absatz 1 VO 1370/2007 und § 8 a Absatz 8 PBefG gewährt werden. Das ausschließliche Recht schützt die an die DVB AG vergebenen Verkehrsleistungen vor kommerziellen Verkehren, die Fahrgäste von der DVB AG abwerben und nicht im Interesse der Landeshauptstadt Dresden durchgeführt werden.

Ausgehend vom Auslaufen der bestehenden Liniengenehmigungen für den Busverkehr sowie den Fristen zur Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages gemäß der VO 1370/2007 und den Antrags- und Genehmigungsfristen nach Personenbeförderungsgesetz ist die Vorabbekanntmachung für eine Direktvergabe an die DVB AG im Oktober 2015 im EU-Amtsblatt zu veröffentlichen. Die endgültige Vergabe des öffentlichen Dienstleistungsauftrages darf frühestens ein Jahr nach Veröffentlichung der Vergabeabsicht – also im Oktober 2016 – erfolgen.

#### *Zeitachse zur Vorbereitung und zum Vollzug der Direktvergabe an die DVBAG*



## 2. Einzelbegründungen für eine Direktvergabe des Bus- und Straßenbahnverkehrs an die DVB AG

### a) Verkehrliche Integration von Straßenbahn und Bus

Der ÖPNV in der Landeshauptstadt Dresden hat eine hohe Bedeutung für eine nachhaltige, umweltgerechte und soziale Mobilität. Mit der Straßenbahn, dem Nahverkehr der Eisenbahn, dem städtischen und regionalen Busverkehr sowie den topografisch bedingten Sonderverkehrsmitteln Fähren und Bergbahnen existiert ein nahezu flächendeckendes Nahverkehrssystem. Die DVB AG betreibt seit Jahren das Straßenbahnnetz, das Buslinienbündel Stadt Dresden und die Sonderverkehrsmittel.

Die DVB AG ist gegenwärtig auf der Basis von 14 Konzessionen zum Betrieb von Straßenbahnlinien und 29 Konzessionen zum Betrieb von Buslinien der umfassende Mobilitätsdienstleister in der Landeshauptstadt Dresden und erbringt einen bedarfsorientierten, hochwertigen Stadtverkehr mit Bussen und Straßenbahnen.

Die DVB AG plant und organisiert über 90 % des ÖPNV in Dresden einschließlich der erforderlichen Infrastruktur. Die hierzu erforderlichen Anlagen wie unter anderem rund 180 Straßenbahnen, 150 Busse (darunter 18 mit Hybridantrieb und einer mit Elektroantrieb) und ca. 300 km Gleisanlagen und vier Betriebshöfe sind im Eigentum der DVB AG. Das Verkehrsangebot ist Ergebnis einer integrierten Planung unter Beachtung der vorliegenden raum- und stadtstrukturellen Daten sowie der jeweiligen Stärken der Verkehrsträger. Über eine zentrale Disposition und eine gemeinsame Leitstelle findet die tägliche Steuerung des operativen Betriebs statt.

Die Betriebsleistung umfasst zu etwa gleichen Teilen Straßenbahn- und Busverkehr in Summe etwa 27 Mio. Zug-Nutz-Kilometer. Das Busnetz dient grundsätzlich einer Erschließung der Vororte und hat eine Zubringerfunktion zur Straßenbahn sowie zur S-Bahn. Mit dem Projekt Stadtbahn 2020 ist in den Folgejahren die Umstellung mehrerer stark frequentierter Busstrecken auf den Straßenbahnbetrieb konkret in Planung. Die mittelfristigen Änderungen im Bus- und Straßenbahnnetz sind Gegenstand der Vorlage V0435/15.

Aktuell werden von der DVB AG jährlich mit steigender Tendenz rund 155 Mio. Fahrgäste, davon rund 2/3 mit der Straßenbahn, befördert (Steigerung von rund 5 % in den letzten fünf Jahren). Zur Anwendung kommt der vom Z-VOE beschlossene, alle Verkehrsträger umfassende, Verbundtarif. Zurzeit findet eine Umstellung auf elektronische Fahrausweise statt. Die hierfür erforderlichen Ausrüstungen sind fahrzeugseitig verbundweit standardisiert beschafft worden.

Eine historisch bedingte Eigenheit des Dresdner Straßenbahnnetzes ist seine Spurweite von 1.450 mm (weit verbreitet in Deutschland ist eine Spurweite von 1.435 mm). Hinzu kommen topographisch gegebene sowie dem verwinkelten Straßennetz folgende Anforderungen an Hüllkurve, zulässige Achslasten und Steigungsfähigkeit, die insgesamt den Einsatz speziell auf das Bedienegebiet Dresden zugeschnittene Fahrzeuge erzwingt. Zu beachten sind auch die erforderlichen Einbauten an Betriebs- und Leittechnik zur Ansteuerung und Beeinflussung der Signalanlagen in der Stadt Dresden. Diesen Rahmenbedingungen stellt sich die DVB AG seit Jahrzehnten erfolgreich als integriertes Verkehrsunternehmen, in dem die Schieneninfrastruktur und der Straßenbahnbetrieb in einer Hand liegen und ein reibungsloses Funktionieren des Rad-Schiene-Systems gewährleistet ist.

Straßen der Landeshauptstadt Dresden, die Gleisanlagen enthalten, sind baulich langfristig auf die Technik der DVB AG abgestimmt hergestellt bzw. werden unter diesen Prämissen ausgebaut. Die Verkehrsleittechnik der Landeshauptstadt Dresden ist eng verzahnt mit dem Betriebsleitsystem der DVB AG. Änderungen in der Fahrzeugtechnik und des Betriebsleitsystems können erhebliche Kosten für bauliche Veränderungen im Verkehrsanlagenbestand der Landeshauptstadt Dresden nach sich ziehen.

Eine Übernahme des Straßenbahnverkehrs durch einen Dritten ist angesichts der hierfür erforderlichen, aber im Eigentum der DVB AG befindlichen Anlagen (unter anderem Stadtbahnwagen und Infrastruktur) nicht vorstellbar. Fahrzeuge anderer Bauart aus anderen Straßenbahnnetzen können aufgrund der gegebenen Anforderungen an die Dresdner Verhältnisse nicht eingesetzt werden.

Einer Auftrennung des Straßenbahnsystems nach dem Vorbild der Eisenbahn in ein Infrastrukturunternehmen, das für das Betreiben des Schienennetzes zuständig ist und ein oder mehrere Verkehrsunternehmen, die den Straßenbahnbetrieb im Wettbewerb durchführen, mangelt es an einer gesetzlichen Grundlage und widerspräche der für Straßenbahnen in

Deutschland gesetzlich vorgeschriebenen einheitlichen Verantwortung für das Gesamtsystem und dem Erfordernis eines reibungslosen Betriebs.

Mit dem Stadtbahnprojekt 2020 erfolgt in den kommenden Jahren stufenweise eine von der Landeshauptstadt Dresden gewollte deutliche Stärkung des Bereiches Straßenbahn zulasten des Busverkehrs. Diese sukzessive Verlagerung wird mit geringstmöglichen Belastungen für die Fahrgäste nur gelingen, wenn der Busverkehr und der Straßenbahnverkehr zusammen vergeben werden.

Für eine Direktvergabe sowohl des Straßenbahnverkehrs als auch des Busverkehrs an einen Betreiber spricht die gegebene, funktionierende verkehrliche Integration. Die integrierte Betrachtung von Straßenbahn, Busverkehr und Sonderverkehrsmitteln bei der DVB AG als städtischem Mobilitätsdienstleister ergibt eine Vielzahl von Synergieeffekten, wie zum Beispiel bei der Verkehrs- und Angebotsplanung, der operativen Betriebslenkung durch Leitstelle und rechnergestütztes Betriebsleitsystem sowie in Bezug auf Verknüpfungen mit anderen Verkehrsarten wie Radverkehr und Car-Sharing-Angeboten. Veränderungen im ÖPNV-Angebot werden auf Basis der Marktkenntnis der DVB AG sowie unter Beachtung der verkehrlichen, stadtplanerischen, umweltseitigen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und Ziele umgesetzt. Dabei wird eine ausreichende Bürgerbeteiligung und Bürgerinformation gewährleistet.

Gegeben sind auch nicht unerhebliche Synergien in der Produktion wegen der laufend gegebenen Notwendigkeit zur Einrichtung von Schienenersatzverkehren bei Baumaßnahmen und Betriebsstörungen im Bereich der Straßenbahn.

## **b) Steuerung des ÖPNV-Systems**

Die Direktvergabe von ÖPNV-Leistungen an die DVB AG bietet ein hohes Maß an Gestaltbarkeit und kommunalen Einfluss auf die DVB AG und das gesamte ÖPNV-System. Angebotsumfang und Angebotsqualität lassen sich im Rahmen der Direktvergabe direkt und flexibel gestalten.

Die enge Abstimmung der DVB AG mit den verschiedenen Institutionen bei Baumaßnahmen, insbesondere der Straßenbahn, die häufig eine Umgestaltung des gesamten Straßenraumes erfordert, gewährleistet eine effiziente Planung der Straßenbahninfrastruktur unter Beachtung aller maßgeblichen Aspekte. Das ist gerade bei einem ausgedehnten, oberirdischen Netz wie in Dresden von entscheidender Bedeutung für ein funktionierendes Verkehrsnetz mit lebenswerten Straßenräumen.

Die Landeshauptstadt Dresden hält 100 % der Geschäftsanteile an der TWD GmbH. Die TWD GmbH ist Alleinaktionärin der DVB AG. Auf Grundlage des zwischen TWD GmbH und DVB AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrages kann die TWD GmbH die DVB AG jederzeit zu einem bestimmten Verhalten anweisen. Hinzu kommt die Personalunion der Geschäftsführung der TWD GmbH mit dem Vorstand der DVB AG. Diese gewählte Konstruktion ist ein wesentliches Steuerungsinstrument der Landeshauptstadt Dresden, die als 100%ige Gesellschafterin der TWD GmbH so ihren angemessenen Einfluss auf die TWD GmbH und ihre Tochtergesellschaft DVB AG ausübt. Die Landeshauptstadt Dresden hat die Möglichkeit nicht nur vertraglich, sondern auch gesellschaftsrechtlich auf die Art und Weise der Verkehrsbedienung Einfluss zu nehmen. Dadurch kann auf Veränderungen des öffentlichen Verkehrsinteresses flexibel und schnell reagiert werden.

Die Steuerungsmöglichkeiten der DVB AG durch die Landeshauptstadt Dresden ermöglichen somit die Nutzung der verkehrlichen und wirtschaftlichen Potenziale ohne langwierige Abstimmungsprozeduren bei sehr hoher ÖPNV-Qualität.



### **c) Wirtschaftliche Leistungserstellung**

Die DVB AG erbringt zu nachweislich guten Kostenstrukturen ein qualitativ hochwertiges und gut nachgefragtes ÖPNV-Angebot in der Landeshauptstadt Dresden. Beleg für die hohe Wirtschaftlichkeit der Leistungserstellung ist unter anderem der über dem Branchendurchschnitt liegende Kostendeckungsgrad von annähernd 80 %.

Im Rahmen der bestehenden Betrauung der DVB AG wird durch einen unabhängigen, branchenkundigen Wirtschaftsprüfer jährlich der Nachweis erbracht, dass die Gesamtkosten der DVB AG für das erbrachte Verkehrsangebot denen eines durchschnittlich, gut geführten Unternehmens entsprechen (Erfüllung des Kriteriums 4 des EuGH-Urteils vom 24.07.2003) bzw. diese regelmäßig spürbar unterschreiten. Gemäß Kriterium 4 darf die Höhe des erforderlichen Ausgleichs nicht über die Kosten hinausgehen, die ein durchschnittlich, gut geführtes Unternehmen bei der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung hätte.

Durch den bestehenden steuerlichen Querverbund im TWD-Konzern zwischen Versorgung und Nahverkehr können jährlich Steuerbelastungen in Millionenhöhe vermieden werden, die die TWD GmbH in die Lage versetzen, den von der DVB AG für den erbrachten ÖPNV erforderlichen Ausgleich zu finanzieren. Eine wettbewerbliche Vergabe der Verkehrsleistung an einen Dritten macht die Nutzung der beträchtlichen Steuervorteile einer solchen Konstruktion unmöglich, sie funktioniert alleine bei einer Integration der Produktion im Stadtwerkekonzern. Die Direktvergabe an die DVB AG bietet weiterhin die Möglichkeit, die Vorteile des steuerlichen Querverbundes zu nutzen.

### **d) Qualität des ÖPNV**

Der ÖPNV in der Landeshauptstadt Dresden weist eine sehr hohe Qualität auf. Das zeigt sich nicht nur an den vergleichsweise hohen und stetig steigenden Fahrgastzahlen sowie die steigenden Modal-Split-Anteile des ÖPNV, sondern auch an der Bewertung des ÖPNV durch die Fahrgäste (z. B. ÖPNV-Kundenbarometer). Im Rahmen der bestehenden Betrauung wird die Erfüllung der Qualitätsstandards der Landeshauptstadt Dresden jährlich nachgewiesen.

Laut Untersuchungen der Technischen Universität Dresden (System repräsentativer Verkehrsbefragung) stieg der ÖPNV-Anteil von 18 % im Jahr 2003 über 19 % im Jahr 2008 auf 22 % im Jahr 2013. Die Fahrtenanzahl pro Einwohner/innen ist in der Landeshauptstadt Dresden mit 256 im Jahr 2013 ebenfalls sehr hoch.

Die Wertigkeit des ÖPNV zeigt sich auch in der Einschätzung der Einwohnerinnen und Einwohner der Landeshauptstadt Dresden. Die Bedeutung und Zufriedenheit mit dem ÖPNV wurde in der Kommunalen Bürgerumfrage (KBU) 2012 erfragt. Sowohl die Bedeutung als auch die Zufriedenheit ergaben einen überdurchschnittlichen Wert von 1,5 (auf einer Skala vom besten Wert 1 bis zum schlechtesten Wert 5). Nach Meinung von 98 % der Befragten in der KBU 2014 soll sich die Stadt so wie bisher oder noch mehr für Straßenbahn und Bus einsetzen. 41 % der Befragten haben eine Monats- oder Jahreskarte.

Im jährlich durchgeführten ÖPNV-Kundenbarometer liegt die DVB AG auf den vorderen Plätzen, im Jahr 2014 konnte sogar der Spitzenplatz erreicht werden.

Die dargestellte sehr hohe Qualität wurde in den vergangenen Jahren durch die DVB AG in enger Abstimmung mit dem Aufgabenträger Landeshauptstadt Dresden erreicht.

Die DVB AG verfügt gegenüber einem ortsfremden Unternehmen über eine herausragende Kenntnis der lokalen Gegebenheiten und Gepflogenheiten. Sie verfügt über eine langjährige eigene Marktforschungsabteilung und vollzieht ein laufendes Monitoring mittels eigener sowie zertifizierter Nachfrage- und Qualitätsmessungen durch Dritte.

Die DVB AG ist aus Sicht der Landeshauptstadt Dresden ein erwiesener Garant für einen hervorragenden ÖPNV im Interesse der Fahrgäste, aber auch der Wirtschaft und der Stadtentwicklung insgesamt.

### **e) Schlussbetrachtung**

Die gegenüber einem wettbewerblichen Vergabeverfahren mit zwingender Losbildung gegebenen Vorteile einer Direktvergabe in eine Hand bei einem wie in diesem Fall äußerst komplexen Leistungspaket aus betrieblich-operativen und infrastrukturbezogenen Leistungsbestandteilen führen zu signifikant geringeren Transaktionskosten aus dem Vergabeverfahren selbst, aber auch aus dem über die Laufzeit erforderlichen Vertragscontrolling gegenüber einer wettbewerblichen Vergabe.

Mit einer Direktvergabe an die DVB AG als internen Betreiber gemäß Artikel 5 Absatz 2 VO 1370/2007 sichert sich die Landeshauptstadt Dresden eine Vielzahl langjährig bewährter Vorteile gegenüber einer ergebnisoffenen Wettbewerbsvergabe.

### **3. Bergbahnen und Fähren**

In der bestehenden Betrauung mit der DVB AG sind auch die von der DVB AG betriebenen beiden Bergbahnen (Standseilbahn, Schwebebahn) und drei Fähren (Elbfähren mit den Fährstellen) enthalten. Eine Einbeziehung der Bergbahnen in die beabsichtigte Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags über Straßenbahn- und Busverkehre schließt die VO 1370/2007 aus. Die Fähren als Binnenschifffahrt fallen nur in den Anwendungsbereich der VO 1370/2007, wenn der Bundesgesetzgeber es anordnen würde, was aber nicht erfolgt ist.

Aus diesem Grunde sollen die Bergbahnen und Fähren in einem gesonderten Betrauungsakt unter Beachtung der Vorgaben des Rechts der EU für Ausgleichsleistungen an Unternehmen, die Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse (DAWI) erbringen, geregelt werden. Dieser Betrauungsakt darf nach allgemeinen Inhouse-Grundsätzen ohne förmliches Vergabeverfahren für eine Laufzeit von zehn Jahren vorgenommen werden. Für den Betrieb der Bergbahnen und Fähren werden die aktuell betrauten Standards und Einsatzzeiten fortgeführt. Die Finanzierung der nicht durch Fahrgelderlöse gedeckten Aufwendungen soll – wie in der bestehenden Betrauung – durch den steuerlichen Querverbund im TWD-Konzern erfolgen.

Dirk Hilbert  
Erster Bürgermeister