

FAQ-Liste zur geplanten SPNV Ausschreibung "Netz nördliches Westfalen"

Stand: 07.09.2021

Nr. Fragen/Themen	Antwort:
1. Zeitlicher Zusammenschluss Hersteller/Leaser	Ob die Festlegung von Bieterkonsortien bereits im Rahmen des Teilnahmewettbewerbes oder erst zur Angebotsabgabe erfolgen muss, wird derzeit noch geprüft.
2. Start der Reaktivierungsstrecken in 12/2025	Der NWL strebt weiterhin das Ziel einer Betriebsaufnahme im Jahr 2025 auf den Linien RB 68 und RB 76 an. Eine terminliche Verschiebung wird jedoch nicht ausgeschlossen.
3. Zulassung der Fahrzeuge in den Niederlanden	Die Fahrzeuge müssen für einen Betrieb auf den niederländischen Streckenabschnitten (D-NL-Grenze - Enschede) geeignet sein und entsprechend zugelassen werden. In Klärung ist derzeit, ob hierfür eine technische unterschiedliche Teilflotte gebildet werden darf.
4. In den Niederlanden muss Akku gefahren werden	Zumindest sehen die Mindestanforderungen nicht vor, dass die Fahrzeuge für eine Nutzung des niederländischen Stromsystems technisch ausgestaltet sein müssen. Es steht den Bietern jedoch frei, die Fahrzeuge dennoch so zu konzipieren.

5. Länge der Fahrzeuge. Kurz-/Langtyp, einheitliche Flotte wäre für Hersteller praktischer. Sorge, dass Kurztyp nicht mehr benötigt wird.	Der NWL wird als einzuhaltende Rahmenbedingungen Mindestsitzplatzkapazitäten sowie die Dimensionen der Bahnsteiginfrastruktur vorgeben. Ob ein Bieter in seinem Konzept eine einheitliche Flotte - bestehend aus Langtypen - oder eine Mischflotte - bestehend aus Kurz- und Langtypen - vorsieht, liegt in seinem Ermessen. Praktischerweise dürften folgende Varianten realisierbar sein: Für eine einheitliche Flotte dürften Fahrzeuge zum Einsatz kommen müssen, die knapp 60 Meter lang sind. Ist das Langtypfahrzeuge jedoch länger (bis ca. 70 Meter), müsste aus infrastrukturellen Gründen zudem ein Kurztypfahrzeug mit einer Länge von bis zu knapp 50 Meter bereitgestellt werden.
6. Wann wird über Grund-/Zielfahrplan entschieden?	Vorgesehen ist, dass der Grundfahrplan fester Auftragsbestandteil ist und die Ausweitung auf den Zielfahrplan in einer - noch zu definierenden - Frist nach Auftragsvergabe nachbestellt werden darf. Beide Varianten werden mit den Vergabeunterlagen zur Verfügung gestellt.
7. Erfahrung auf dem deutschen/europäischen Markt erforderlich? (Referenzen)	Wird noch im Einzelnen geklärt.
8. Gibt es schon Informationen zu den Qualitätskriterien?	Wird noch im Einzelnen geklärt.
9. Wie wird die Reserve-Flotte ermittelt?	Wird noch im Einzelnen geklärt.
10. Sicherheiten für Leasinggeber. Wie sichert öffentliche Hand Finanzierung der EVUs ab?	Wird noch im Einzelnen geklärt. Im Gespräch ist eine Absicherung der Fahrzeugfinanzierung über eine Abtretung der Leasingraten-Forderungen an den NWL (Fortfaitierung mit Einredevorzicht).
11. Weiterverwendungs-/Wiederverwendungsansatz?	Nein.
12. Folge Periode: Neue Ausschreibung mit Wiederzulassungsgarantie oder Verlängerung?	EVU-seitig: Vrs. neue Beauftragung; Fahrzeugseitig: Verlängerungsoption für eine weitere Vertragsperiode des hiesigen Leasingvertrages.
13. Wird das Zinsänderungsrisiko vom NWL übernommen?	Wird noch geklärt.
14. Fahrzeuganzahl	Ist im Einzelnen vom Bieter zu ermitteln anhand der Basisumlaufpläne sowie weiterer Vorgaben, bzgl. Betriebsreserve und ggf. bzgl. Instandhaltungsreserve
15. Wann wird der Umlaufplan zur Verfügung gestellt?	Im Laufe des Vergabeverfahrens.
16. Welche Strecke muss mit Akku überbrückt werden?	Alle nicht mit OL ausgestatteten Streckenabschnitte. Aktueller Stand siehe: https://www.kcitf-nrw.de/fileadmin/03_KC_Seiten/KCITF/Elektrifizierung/Sachstand_Elektrifizierung_SPNV_in_NRW.pdf ; zu Maßnahmen siehe: Infounterlage, Kap. 3 3. Unterpunkt

17. Wann wird Hengelo mit in das Netz aufgenommen?	Nicht zwingend und nicht bereits zur Betriebsaufnahme, aber ggf. im Laufe der Vertragslaufzeit
18. Laufzeit, wird die Rückgabe der Fahrzeuge gestaffelt?	Der Rücklauf der Fahrzeuge soll an die jeweiligen Endtermine der Verkehrsverträge gekoppelt werden. Das Rückgabeprozedere im Einzelnen steht derzeit noch nicht fest.
19. Subunternehmer: Keine Aufspaltung von Verträgen - "Alles aus einer Hand"	Es ist geplant, dass die Durchführung von Leistungen durch Unterauftragnehmer zulässig ist.
20. Der NWL wird nicht Leasingnehmer, sondern das EVU.	Korrekt; vgl. Kap. 2 der Infounderlage.
21. Finanzierung über Forfaitierung möglich?	Siehe Antwort Frage 10
22. Wertung über Barwert oder Leasingrate?	Wird noch im Einzelnen geklärt.
23. Wie viele Kurztypen werden benötigt?	Vgl. Antwort zur Frage 14
24. Anzahl der Sitzplätze?	Langtyp: knapp 160; Kurztyp: knapp 120; verbindliche Mindestanforderungen werden mit den Vergabeunterlagen mitgeteilt.
25. Max. Zuglänge?	Vgl. Antwort zur Frage 5
26. Kann der Bieter den Instandhaltungsort frei bestimmen?	Ja, soweit er im Zusammenspiel mit dem Instandhaltungskonzept eine anforderungskonforme Verfügbarkeit erwarten lässt. Ggf wird eine Beschränkung auf das Netz vorgenommen.
27. Wo bekommt man die Infrastrukturdaten?	Bei den EIU (i.W. DB Netz, WLE und VBE). Ansprechpartner werden mit den Vergabeunterlagen mitgeteilt.
28. Muss die Energiekapazität für 15 Jahre gewährleistet sein?	Es soll eine Garantie des Energiverbrauches über die Vertragslaufzeit geben. Zudem muss die Leistungsfähigkeit des Akkusystems über die Laufzeit garantiert werden. Näheres wird sich aus den Vergabeunterlagen ergeben.
29. Gibt es eine Mitbestimmung über die Fahrzeuge von Seiten des NWL?	Vrs. nicht.
30. Wo werden die Batterien am Fahrzeug angebracht?	Liegt im Ermessen des Bieters.
31. Gibt es Lose in der Fahrzeugausschreibung?	Nein.
32. Welche Fahrzeuge sind aktuell auf den Linien im Einsatz und werden diese weiter benötigt?	Aktuell sind Fahrzeuge vom Typ VT 643 (i.W. Dreiteiler, vereinzelt Zweiteiler), VT 644 (Dreiteiler) sowie Pesa Link (Zwei- und Dreiteiler) im Einsatz. Für planmäßige Einsätze sind diese Fahrzeuge nicht mehr erforderlich. Vrs. wird der Leasinggeber aber für die Gestellung von Ersatzfahrzeugen verantwortlich sein, falls die vertragsgegenständlichen Fahrzeuge (auch nur temporär) nicht den Anforderungen der Verfügbarkeit genügen.

33. Welche Anforderungen an die Ausstattung der Fahrzeuge sind geplant?

Die Anforderungen im Einzelnen sind zu umfangreich, um hier genannt werden zu können, und befinden sich zudem teilweise noch in der Abstimmung. Im Wesentlichen ist geplant, dass die Fahrzeuge zum Betrieb auf den relevanten Strecken zugelassen sein und antriebstechnisch sicher den Fahrplan einhalten können müssen. Im Bereich der Ausstattung der Fahrgastbereiche sollen ein für 76 cm-Bahnsteige barrierefrei gestalteter Einstieg, eine Sitzlandschaft mit zeitgemäßen Komfortmerkmalen, großflächige Mehrzweckbereiche sowie ein modernes Fahrgastinformationssystem angeboten werden.

Die FAQ-Liste dient zur Information über das geplante Ausschreibungsverfahren. Bindend für das Verfahren sind nur die Inhalte der Vergabeunterlagen!