

**Vorinformation Dienstleistungen - 2021/S 086-222508**  
Markterkundung für den Einsatz lokal emissionsfreier BEMU-Fahrzeuge  
über ein „NWL-Finanzierungsmodell“ (EU-Amtsblatt vom 04.05.2021)

**Informationen für Teilnehmer des Markterkundungsverfahrens**

Stand 31.05.2021

Hinweis: Die in diesem Dokument enthaltenen Informationen sind unverbindlich. Zugleich sind die Informationen, die nicht bereits öffentlich bekannt sind, vertraulich zu behandeln.

Inhalt:

|  |    |
|--|----|
| 1. Hintergrund, Ziele und Allgemeines .....  | 2  |
| 2. Vertragliche Gestaltung.....  | 4  |
| 3. Vorgaben im Hinblick auf Anzahl und Gestaltung der Fahrzeuge sowie<br>infrastrukturelle Rahmenbedingungen ..... | 7  |
| 4. Vergabeverfahren .....  | 9  |
| 5. Fragen von Seiten des NWL .....   | 10 |

## 1. Hintergrund, Ziele und Allgemeines

- Diese Markterkundung wird durchgeführt im Hinblick auf die Beschaffung von für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) geeigneten Fahrzeugen. Nicht Gegenstand dieser Beschaffung soll die Erbringung der SPNV-Leistungen sein. Dieses soll in einem separaten Beschaffungsverfahren vergeben werden.
- Für die Beauftragung der vorgesehenen SPNV-Leistungen sind folgende Aufgabenträger zuständig: Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL), Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR), Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) und Provincie Overijssel. Die Beauftragung der Fahrzeugbeschaffung hingegen soll alleinig dem NWL obliegen.
- Ziele im Hinblick auf das geplante Verkehrsangebot und damit auch auf die Gestaltung der Fahrzeuge sind:
  - Einsatz von Fahrzeugen mit innovativer, lokal emissionsfreier, geräuscharmer Antriebstechnologie in Form von Oberleitungs-Batterie-Hybrid-Triebwagen (Battery Electric Multiple Units, BEMU)
  - Hoher Standard des Fahrplanangebotes und dazugehöriger Dienstleistungen
  - Komfortable und zeitgemäße Ausstattung der Fahrzeuge
  - Niedriger Energieverbrauch und -kosten
  - Hohe Betriebsqualität und Zuverlässigkeit der gesamten Leistungserbringung
  - Hohe Wirtschaftlichkeit der Leistungserbringung
  - Geringer Aufwand an Infrastrukturneubau und -ausbau
  - Vermeidung der Erforderlichkeit eines Eigentumserwerbs an den Fahrzeugen durch die Aufgabenträger
  - Ggf. Absicherung der Fahrzeugfinanzierung durch den NWL (z.B. Forfaitierung mit Einredeverzicht), soweit dies zu einer signifikanten Verbesserung der Wirtschaftlichkeit führt
- Der Betrieb der Linien soll ggf. auf mehrere (bis zu drei) verschiedene Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) verteilt werden. Die Fahrzeuge sollen dennoch eine einheitliche, voll kompatible Flotte bilden, um perspektivische Leistungsveränderungen zu ermöglichen. Hierzu werden SPNV-Leistungserbringung und die dazugehörige Fahrzeugbeschaffung in getrennte Vergabeverfahren aufgespalten.
- Während im Hinblick auf die SPNV-Leistungserbringung alle vier o.g. Aufgabenträger Partei des Verkehrsvertrages werden sollen, soll die Beschaffung der Fahrzeuge vertraglich dem NWL als einzigem Aufgabenträger obliegen.
- Übersicht der Linien:

| Bezeichnung | Verlauf   | Aufgabenträgergebiet           |
|-------------|---|--------------------------------|
| RB 51       | Dortmund Hbf – Coesfeld – Gronau<br>Enschede <sup>1</sup> | VRR, NWL, Provincie Overijssel |
| RB 52       | Dortmund Hbf – Lüdenscheid                                | VRR, NWL                       |
| RB 53       | Dortmund Hbf – Iserlohn                                   | VRR, NWL                       |

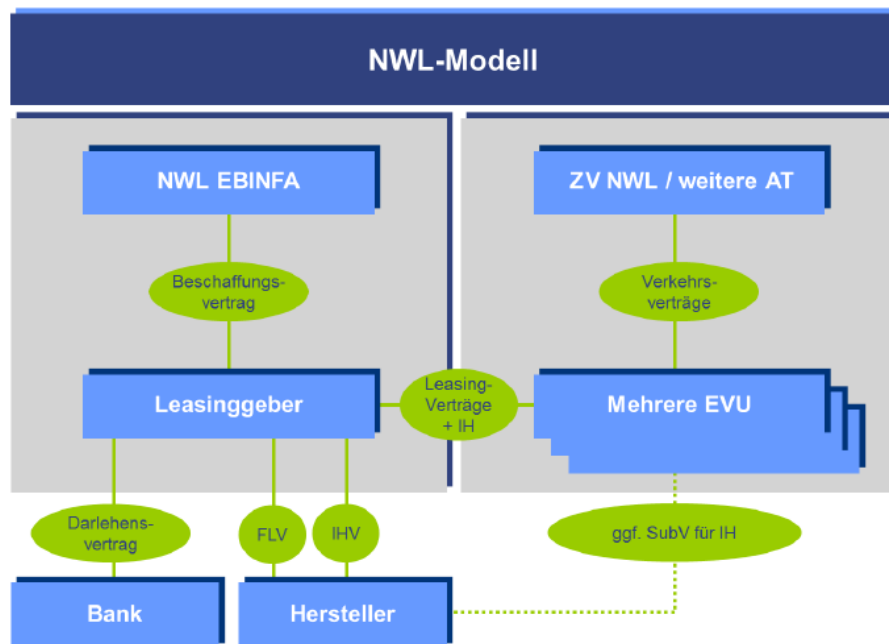
|       |   |           |
|-------|---|-----------|
| RB 63 | Münster Zentrum Nord – Coesfeld                     | NWL       |
| RB 67 | Münster Hbf – Warendorf – Gütersloh – Bielefeld Hbf | NWL       |
| RB 68 | Münster Hbf – Sendenhorst                           | NWL       |
| RB 71 | Bielefeld Hbf – Bünde – Rahden                      | NWL       |
| RB 73 | Bielefeld Hbf – Lage – Lemgo-Lüttfeld               | NWL       |
| RB 74 | Bielefeld Hbf – Hövelhof – Paderborn Hbf            | NWL       |
| RB 75 | Bielefeld Hbf – Halle – Osnabrück Hbf               | NWL, LNVG |
| RB 76 | Harsewinkel – Gütersloh Hbf – Verl                  | NWL       |
| RE 82 | Bielefeld Hbf – Lage – Altenbeken                   | NWL       |

1: Perspektivisch Verlängerung bis Hengelo

- Angestrebte Betriebsaufnahmetermine:
  - 2025: RB 68, RB 76
  - 12/2027: RB 67, RB 71, RB 73, RB 74, RB 75, RE 82
  - 12/2028: RB 51, RB 52, RB 53, RB 63
- Laufzeit: je Linie: Vrs. 15 Jahre
- Im Hinblick auf eine angemessene Risikoverteilung sollen die Aufgabenträger für die Errichtung und Ertüchtigung erforderlicher Stations- und Ladeinfrastruktur zuständig sein.
- Der Leistungsumfang der Fahrzeuglieferung soll umfangreich sein und die Beschaffung der Fahrzeuge am Markt, die Bereitstellung auf dem Wege des Leasing sowie die Wartung, Instandhaltung, Reinigung und Instandsetzung („aus einer Hand“) im Sinne eines Verfügbarkeitsmodells beinhalten.
- Gegenstand des Verkehrsvertrages der Betreiberausschreibung soll zudem der Betrieb der Linien RB 84 / 85 (Paderborn Hbf – Höxter-Ottbergen – Kreiensen / Göttingen) für wenige Jahre sein. Dies soll mittels Einsatz von Diesel-Triebwagen, deren Beschaffung jedoch nicht Gegenstand dieses Markterkundungsverfahrens ist, erfolgen.
- Die in diesem Dokument enthaltenen Informationen stellen wesentliche Eckpunkte des aktuellen Planungsstandes dar und sind unverbindlich. Ansprüche im Hinblick auf die Eröffnung und Ausgestaltung eines anschließenden Vergabeverfahrens lassen sich hieraus nicht ableiten. Ziel dieses Markterkundungsverfahrens ist ein Informationsaustausch des NWL mit den teilnehmenden Interessenten zur Optimierung der Planungen. Es ist vorgesehen, eine Zusammenfassung der im Markterkundungsverfahren thematisierten Fragen und Antworten allen Teilnehmer im Nachgang zur Verfügung zu stellen.

## 2. Vertragliche Gestaltung

- Die geplante Vertragsgestaltung lässt wie folgt schematisch darstellen:



- Zu den Verträgen im Einzelnen:

- o Beschaffungsvertrag

- Parteien:

- NWL (Auftraggeber)
- Leasinggeber (Auftragnehmer)
- In Klärung: NWL als Zweckverband oder Eigenbetrieb des NWL (EBINFA)

- Leistungspflichten und Abschluss des Leasingvertrages bzw. der -verträge:

- Leasinggeber: Abschluss des Leasingvertrages bzw. der -verträge mit dem bzw. den EVU
- NWL: Sicherstellung, dass der Leasingvertrag bzw. die -verträge dauerhaft durch ein bzw. mehrere EVU abgeschlossen und aufrechterhalten werden
- Ggf.: Mitspracherechte des NWL bei der Umsetzung der Fahrzeugbeschaffung (z.B. Bemusterung, Quasi-Abnahme)
- Laufzeit:
  - o Vertragsbeginn: Mit Zuschlagserteilung
  - o Vertragsende: Zum internationalen Fahrplanwechsel 15 Jahre nach Betriebsaufnahmetermin

- Anlagen:

- Blanko-Leasingvertrag
- ...

○ Leasingvertrag

- Parteien:
  - Leasinggeber
  - Ein EVU
- Allgemeines, Sicherheiten, Versicherung, Laufzeit:
  - Loyale Zusammenarbeit, gegenseitige Unterstützung und Rücksichtnahme aufeinander
  - Der Leasinggeber stellt dem EVU umfassende Sicherheiten, um die Bereitstellung und Verfügbarkeit der Fahrzeuge abzusichern.
  - Der Leasinggeber wird die Fahrzeuge umfassend versichern (mind. Haftpflicht- und Kaskoversicherung).
  - Laufzeit:
    - Vertragsbeginn: Mit Festlegung des EVU durch die Aufgabenträger
    - Vertragsende: Mit Ende des Verkehrsvertrages des EVU
    - Zudem vorgesehen: Verlängerungsoption um weitere ca. 15 Jahre
- Verpachtung der Fahrzeuge:
  - Verpflichtung des Leasinggebers zum Verleasen der Fahrzeuge an das EVU
  - Verpflichtung des EVU zur Zahlung eines monatlich fälligen Grundentgeltes
  - Regelungen in Bezug auf Gewährleistungsrechte und -pflichten, Einhaltung von Energieverbrauchs- und Reichweitenwerten, Abnahmen und ähnliche Überprüfungen,
- Verfügbarkeit der Fahrzeuge
  - Verpflichtung des Leasinggebers zur Verfügbarkeitshaltung der Fahrzeuge (Wartung, Reinigung (zumindest äußerlich), Aufrechterhaltung der betrieblich notwendigen Zulassungen, Instandsetzung, Nachschub), zum Betrieb eines Dokumentations- und Informationssystems, zur Durchführung von Schulungen sowie zu ggf. weitere Leistungen (z.B. Betrieb des Fahrgastinformationssystems, Vorhaltung von Ersatzteilen und Sonderwerkzeugen)
  - Insbesondere ist der Leasinggeber verpflichtet, dafür zu sorgen, dass die Fahrzeuge dauerhaft die zugesagten Eigenschaften in Bezug auf Energieverbrauch, Reichweiten, Ladefähigkeit und Fahrplaneinhaltung erfüllen.
  - Leasinggeber = Halter der Fahrzeuge und für die Instandhaltung verantwortliche Stelle (Entity in charge of maintenance, ECM, gem. EU 2019/779); eine Wahrnehmung durch Unterauftragnehmer ist zulässig.
  - Falls der NWL oder das EVU als Halter haften, stellt sie der Leasinggeber von der Haftung frei.

- Risikoverteilung und Haftung:
  - Der Leasinggeber trägt die Gefahr der Beschädigung und der Zerstörung der Fahrzeuge, unabhängig von der Ursache.
  - Verpflichtung des Leasinggebers, die Fahrzeuge an geänderte gesetzliche oder normative Anforderungen anzupassen
  - Verpflichtung des Leasinggebers, Vandalismusschäden zu beseitigen. Hierfür ist eine direkte Kostenbeteiligung des EVU vorgesehen.
  - Haftung des Leasinggebers für fehlende Verfügbarkeit und Verpflichtung, dem EVU einen Schaden durch das Durchführen von Ersatzverkehren zu ersetzen.
  - Der Leasinggeber ersetzt dem EVU die Beträge, die vom Zuschuss aus dem Verkehrsvertrag aufgrund fehlender Verfügbarkeit gekürzt werden.
  - Verpflichtung des EVU zur Zahlung eines gesonderten, monatlichen, festen Verfügbarkeitsentgeltes, welches bei mangelnder Verfügbarkeit gekürzt wird
- Anlagen:
  - Fahrzeug-Lastenheft
  - ...
- Verkehrsvertrag:
  - Parteien:
    - Aufgabenträger
    - Das jew. EVU
  - Relevantes im hiesigen Kontext:
    - Verpflichtung des EVU, den Leasingvertrag abzuschließen und dauerhaft aufrecht zu erhalten

### 3. Vorgaben im Hinblick auf Anzahl und Gestaltung der Fahrzeuge sowie betriebliche und infrastrukturelle Rahmenbedingungen

- Das Fahrzeugkonzept der Aufgabenträger sieht folgende Vorgaben in Bezug auf den anzahlmäßigen Umfang der zu liefernden bzw. verfügbar zu haltenden Fahrzeuge vor:
  - Die Anzahl der Fahrzeuge muss den Betrieb vorgegebener Umlaufpläne (sog. Rohumlaufpläne) ermöglichen. Bei Aufteilung der Fahrzeugflotte in Kurz- und Langtyp (s.u.) ist die jeweils erforderliche Anzahl zu berücksichtigen. Auch Fahrzeuge, die zur Aufrechterhaltung der Akkureichweiten betrieblich einzusichern sind, zu mengenmäßig berücksichtigen.
  - Zusätzlich ist ein bestimmter Aufschlag zur Bildung einer sog. Betriebsreserve zu berücksichtigen.
  - Ausgehend vom Instandhaltungskonzept des Bieters ist die Fahrzeuganzahl zur Bildung der sog. Instandhaltungsreserve zu bestimmen.
  - Optional vorgesehen ist eine Ausweitung des Umfangs der Flotte auf Grundlage weitergehender Umlauf- und Fahrpläne. Die Beauftragung dieser Leistungsausweitung durch den NWL ist nach Zuschlagserteilung in einem befristeten Zeitraum zulässig.
- Vorgaben im Hinblick auf die (technische) Gestaltung der Fahrzeuge:
  - Die Fahrzeuge müssen zu einer Bedienung der relevanten Stationen und insbesondere für einen Halt an den Bahnsteiginfrastrukturen geeignet sein sowie die sich aus vorgegebenen Fahrplänen ergebenden Mindest-Sitzplatzkapazitäten aufweisen. Zwingend erforderlich dürfte dabei ein Fahrzeug mit etwa 160 Sitzplätzen sowie einer Länge bis etwa 70 m (sog. Langtyp) sein. Optional zulässig und je nach tatsächlicher Baulänge des Langtyps ggf. erforderlich dürfte zudem die Fahrzeugvariante Kurztyp (etwa 120 Sitzplätze und Länge bis etwa 50 m) sein. Neben der Baulänge und Sitzplatzanzahl gibt es für diese Fahrzeugvarianten weitere verschiedene Ausstattungsmerkmale (z.B., Größe von Mehrzweckbereichen, Breite bzw. Anzahl der Ein-/Ausstiegstüren). Als Beurteilungsgrundlage werden den Bietern Informationen über den zu Grunde zu legenden Stand der Bahnsteiginfrastruktur sowie weitere Regelungen für das Bemessen der Fahrzeuglängen gereicht.
  - Die Fahrzeuge müssen zu einem sicher einhaltbaren Betrieb der Fahrpläne geeignet sein und bestimmte Beschleunigungswerte einhalten.
  - Insbesondere müssen die Fahrzeuge zudem energietechnisch zur Bewältigung der Umlauf- und Fahrpläne geeignet sein. Dabei ist der zum Zeitpunkt der Fahrzeugbereitstellung gegebene Stand der Ladeinfrastruktur zu berücksichtigen. Als Beurteilungsgrundlage werden den Bietern Informationen über den anzunehmenden Stand der Ladeinfrastruktur gereicht. Ggf. wird den Bietern die Möglichkeit gegeben, mit Angebotsabgabe gewisse Bestandteile der Ladeinfrastruktur auszuwählen.
  - Das Risiko neu zu errichtender bzw. zu ertüchtigender Bahnsteigs- und Ladeinfrastruktur trägt der NWL bzw. die Aufgabenträger.
  - Weitere Vorgaben insbesondere zu nachfolgenden Merkmalen der Fahrzeuge enthält das Fahrzeuglastenheft in Form von möglichst funktional beschriebenen Mindestanforderungen:

- Netzzugang und Befähigung zum Einsatz auf dem relevanten Streckennetz
  - Fahrgastkomfort
  - Barrierefreiheit
  - Sicherheit
  - Betrieblich relevante Eigenschaften
- Gegenüber dem Status Quo voraussichtlich neu zu errichtende bzw. ertüchtigende Elemente der Ladeinfrastruktur:
    - Oberleitungsneubau (AC 15 kV 16 2/3 Hz) zw. Dülmen und Coesfeld inkl. Bahnsteiggleise (relevant für RB 51 und RB 63)
    - Oberleitungsverlängerung (AC 15 kV 16 2/3 Hz) von Bielefeld-Ost bis Lage (relevant für RB 73 und RE 82)
    - Oberleitungsertüchtigung (AC 15 kV 16 2/3 Hz) für Münster Hbf Gleis 20 (relevant für RB 68)
    - Neubau einer Oberleitungsinselanlage (AC 15 bzw. 25 kV 50 Hz) in Sendenhorst
    - Elektranten (AC 400 V bzw. 1.000 V) für Gleisanlagen zur Nachtabstellung
  - Die Fahrzeiten der Linien werden weitestgehend dem Status Quo entsprechen. Fahrplanentwürfe können aktuell nicht zur Verfügung gestellt werden.



#### 4. Vergabeverfahren der Fahrzeugausschreibung

- Gegenstand der Vergabe: Die Leistungen des Beschaffungsvertrages und Leasingvertrages
- Verfahrensform: Verhandlungsverfahren mit vorgeschaltetem Teilnahmewettbewerb
- Prüfung der finanziellen und fachlichen Eignung im Teilnahmewettbewerb
- Losbildung: Nicht vorgesehen
- Nebenangebote: Nicht zulässig
- Bildung von Bietergemeinschaften: Zulässig
- Wertungskriterien (Hinweis: Diese Informationen sind in besonderem Maße als unverbindlich zu betrachten):
  - Preiswertung: Berücksichtigung der Fahrzeugbereitstellungs- und Fahrzeugverfügbarkeitsaufwände, der Energiekosten sowie der Kosten für die Errichtung vom Bieter ausgewählter Ladeinfrastruktur
    -
  - Qualitätswertung: Berücksichtigung bestimmter, über die Mindestanforderung hinausgehender Ausstattungsqualitäten der angebotenen Fahrzeuge

## 5. Fragen von Seiten des NWL

- Fragestellungen mit Bezug insbesondere zur Vertragsgestaltung:
  - Welche Vorschläge zur Optimierung bestehen?
- Fragestellungen mit Bezug insbesondere zur Ausgestaltung der Technik und betrieblicher Belange (vgl. Kap. 3):
  - Wären die vorgesehenen Termine zur Bereitstellung der Fahrzeuge umsetzbar? Wenn nicht: Welche frühestmöglichen Termine werden empfohlen?
  - Wären die genannten Elektrifizierungsmaßnahmen ausreichend, um einen sicheren Betrieb zu ermöglichen? Wenn nicht: Welche weiteren Maßnahmen wären erforderlich? Wären genannte Elektrifizierungsmaßnahmen verzichtbar?
  - Welche Vorschläge zur Optimierung bestehen?
- Fragestellungen mit Bezug insbesondere zur Ausgestaltung des Vergabeverfahrens:
  - Welche Vorschläge zur Optimierung bestehen?