

Stadtverkehr Dingolfing

Bieterinformation Nr. 3

Bieter haben Fragen gestellt, deren Beantwortung auch für andere Bieter von Interesse sein kann:

Nr. 1:

Bezüglich Preisblatt

Frage 1.1:

In dem bereitgestellten Preisblatt sind die Positionen „Gewinn und Wagnis“ sowohl unter „2. Fixkosten“ als auch unter „4. Betriebskosten“ anzugeben. Aus Gründen der Kostentransparenz gehen wir jedoch davon aus, dass diese Position lediglich einmal unter den Fixkosten anzugeben ist und bitten höflichst um Bestätigung.

Antwort 1.1:

Gewinn und Wagnis sind im eigenen Interesse des Bieters auf die Positionen 2. und 4. aufzuteilen, da die Pos. 2 nicht der Fortschreibung unterliegt.

Frage 1.2:

Gehen wir recht in der Annahme, dass die Position 3.3 „Reinigungskosten“ auch im Falle einer Auslagerung dieser Tätigkeiten an einen externen Dienstleister den Personalkosten zugeordnet wird?

Antwort 1.2:

Ja.

Frage 1.3:

Die Position „Werkstatt/Verwaltung“ ist im bereitgestellten Preisblatt den Personalkosten zugeordnet. Nach unserer Ansicht ist eine Zuordnung dieser Position zum Überpunkt „Betriebskosten“ jedoch schlüssiger und bitten höflichst um Bestätigung.

Antwort 1.3:

Die Position „Werkstatt/Verwaltung“ bleibt im bereitgestellten Preisblatt bei den Personalkosten, da nur dann sichergestellt ist, dass auch die dortigen Personalkosten fortgeschrieben werden.

Frage 1.4:

Abhängig vom Stromlieferanten kann es nicht nur zu unterschiedlichen reinen Energiepreisen, sondern eventuell auch zu unterschiedlich hohen Netzentgelten kommen. Wir würden einen daraus zu erzielenden Wettbewerbsvorteil gerne mitnehmen.

Antwort 1.4:

Das Preisblatt wird durch die V 1.5 ersetzt. Zwischen Bieter und Auftraggeber besteht Einigkeit, dass Veränderungen von Umlagen und Steuern bis zur Betriebsaufnahme zu einer Anpassung der ENergiekosten führen.

Frage 1.5:

Für die Zeit ab 01.01.2024 ist von den Stromlieferanten nur dann ein verbindliches Angebot zu erhalten, wenn man es innerhalb einer kurzen (meist nur wenige Stunde langen) Frist annimmt. Um entsprechende Anpassung der Leistungsbeschreibung wird gebeten.

Antwort 1.5:

Der Auftraggeber ist damit einverstanden, dass die Bieter bei den Energiekosten nur ein indikatives Angebot abgeben. Dieser indikative Angebotspreis kann dann entweder bis zum 01.01.2024 fortgeschrieben werden, oder der Bieter holt 2023 neue Angebote von Stromlieferanten ein.

Frage 1.6:

Nach welchem Index werden die Energiekosten fortgeschrieben?

Antwort 1.6:

Nach dem destatis-Index für Verbraucherpreise CC13-0451010000 Strom.

Frage 2:

Um eine angemessene Rüstzeit zur Beschaffung der Elektrofahrzeuge anzuberaumen, schlagen wir eine Verkürzung der Bindefrist bis zum 30.09.2022 vor.

Sollte die Vergabestelle auf eine Bindefrist bis zum 21.04.2023 beharren, wird diese Rüstzeit voraussichtlich nicht ausreichend sein, um Neufahrzeuge bereit zu stellen. Daher gehen wir in diesem Fall davon aus, dass in dieser Übergangszeit Dieselfahrzeuge anstelle der Elektrofahrzeuge einzusetzen sind.

Antwort 2:

Die Bindefrist wird auf 30.09.2022 verkürzt.

Frage 3:

In der Leistungsbeschreibung der Ausschreibung ist unter Der Punkt 5.6.3. der Leistungsbeschreibung fordert, dass die „Aufladung der Elektro-Busse [...] auch bei Ausfall oder Störung der Ladeinfrastruktur auf dem Betriebshof [gewährleistet werden muss]“.

Uns erschließt sich kein nachhaltiges Konzept wie die Aufrechterhaltung des Ladebetriebs im Falle eines Ausfalles der Ladeinfrastruktur mit grüner Energie gewährleistet werden könnte.

Zum einen ist eine öffentliche Ladeinfrastruktur nicht vorhanden, zum anderen widerspricht der Einsatz von Dieselaggregaten zur Verstromung fossiler Brennstoffe für die gesamte Fahrzeugflotte dem Nachhaltigkeitskonzept hinter der Ausschreibung.

Die Aufrechterhaltung der Lademöglichkeit im Falle eines Ausfalles einzelner Ladesäulen kann unsererseits natürlich gewährleistet werden, im Falle eines Ausfalles der gesamten Ladeinfrastruktur schlagen wir vor, den Fahrtbetrieb mit Dieselfahrzeugen aufrecht zu erhalten und bitten höflichst um Bestätigung.

Antwort 3:

Der Bieter hat zu prüfen und in einem Konzept festzuhalten, ob und welche alternativen Lademöglichkeiten und -kapazitäten verfügbar sind, und im Falle nicht ausreichender Ladekapazitäten die Aufrechterhaltung des Betriebs mit Dieselfahrzeugen zu gewährleisten.

Frage 4:

Gehen wir recht in der Annahme, dass entgegen des in Kapitel 5.2.1 beschriebenen Passus der Auftraggeber keine Gebrauchtfahrzeuge, sondern vielmehr wie in Kapitel 5.2.3. der Leistungsbeschreibung Neufahrzeuge für die Linien des Stadtverkehrs vorgesehen hat?

Gebrauchtfahrzeuge wären unserer Ansicht nach entsprechend lediglich für den Einsatz von Reservebussen und Sonderfahrten sowie als Busse für den Schülerverkehr vorgesehen. Wir bitten höflichst um Bestätigung.

Antwort 4:

Elektrische Gebrauchtfahrzeuge für die Stadtverkehrslinien dürfen nur zur Überbrückung von zu langen Lieferfristen und bei Nichtverfügbarkeit des elektrischen Reservebusses eingesetzt werden.

Frage 5:

Im Zuge der Ausschreibungsbearbeitung und damit der Erstellung der Fahrdienst- und Umlaufplanung für die ausgeschriebenen Verkehre kommen wir zu dem Schluss, dass eine Durchführung des ausgeschriebenen Stadtverkehrs mit sieben Fahrzeugen sozialverträglich nicht durchzuführen ist.

Eine Fahrplanung mit lediglich sieben Fahrzeugen würde hier einen Wettbewerb auf dem Rücken des Fahrpersonals bedeuten.

Um vergleichbar sozialverträgliche Angebote aller Bieter zu garantieren, bitten wir daher um Anpassung der Verdingungsunterlagen.

Antwort 5:

Eine Anpassung der Verdingungsunterlagen wird abgelehnt. Eine sozialverträgliche Diensterbringung kann z.B. mittels eines Klein-Pkw für den Fahrerwechsel unterwegs gewährleistet werden.

Frage 6:

Im Zuge der Erstellung der Fahrdienst- und Umlaufplanung sowie der Fahrstreckenanalyse kommen wir zu dem Schluss, dass die vorgegebenen Fahrzeiten allgemein zu kurz sowie die Taktungen zu eng sind. Unserer Ansicht nach sind hier die Umstiegszeiten der Fahrgäste nicht berücksichtigt und im Fahrplan damit nicht dargestellt.

Wir bitten höflich um Anpassung des Fahrplans auf in der Realität abbildbare Fahrzeiten unter Beachtung von Umstiegswechseln und insbesondere der auch in der Leistungsbeschreibung hervorgehobenen schwierigen Verkehrslage.

Antwort 6:

Eine Anpassung des Fahrplans wird abgelehnt. Der Fahrplan wurde ohne LSA-Beeinflussung erstellt und auf seine Fahrbarkeit hin geprüft. Durch den Einsatz der LSA-Beeinflussung entsteht genügend Puffer, um den Fahrplan einhalten zu können. Dies gilt auch im Hinblick auf die Umstiegszeiten der Fahrgäste.

Frage 7:

Um die Flexibilität in der betrieblichen Umsetzung zu erhöhen und auch unter widrigen Wetter- und Straßenbedingungen die geforderte Fahrleistung zu garantieren, regen wir an, seitens des Auftraggebers die Errichtung eines Pantografen zur Zwischenladung der Fahrzeuge zu überdenken.

Antwort 7:

Der Auftraggeber hat sich bewusst gegen eine solche Lösung entschieden, weil der Fahrplan ein effektives Zwischenladen nicht zulässt. Die Bieter müssen sicherstellen, dass die Batteriekapazitäten so bemessen sind, dass der elektrische Betrieb auch in der kalten Jahreszeit technisch machbar ist.

8.**Frage 8.1:**

Im Kapitel 5.3. der Leistungsbeschreibung werden verschiedene Mindestausstattungen der eingesetzten Fahrzeuge aufgezeigt. Wir gehen davon aus, dass diese Spezifika lediglich für die Linien des Stadtverkehrs gelten und bitten höflichst um Bestätigung.

Antwort 8.1:

Diese Annahme ist richtig.

Frage 8.2:

Im Kapitel 5.3.9. der Leistungsbeschreibung wird der Einbau einer Brandmeldeanlage gewünscht. Aufgrund der verschiedenen Möglichkeiten und Varianten im Bereich „Brandmeldeanlagen“ bitten wir höflich um genauere Spezifikation der gewünschten Brandmeldeanlage.

Antwort 8.2:

Die Bieter stimmen sich zu dieser Frage mit der örtlichen Feuerwehr ab, und leisten deren Anforderungen Folge.

Frage 8.3:

Zudem wird in Kapitel 5.3.11. kostenloses W-Lan für die Fahrgäste der Linien gewünscht. Wir gehen davon aus, dass der Aufgabenträger hier die Kosten der Infrastruktur wie bspw. der Simkarten trägt und bitten höflich um Bestätigung und nähere Spezifizierung der gewünschten Systeme.

Antwort 8.3:

Die Kosten für Router und Zubehör sowie SIM-Karten sind vom Bieter zu tragen und einkalkulieren.

Frage 9:

Es liegen leider keine näheren Spezifika bzgl. der Fahrscheine vor. Welche Sicherheitsstandards werden für die Fahrscheine gewünscht bzw. sollen hier abgebildet werden. Besteht des Weiteren denn ggf. ein Übergangskonzept von bestehenden Tickets? Wir bitten hier höflich um nähere Spezifikation (u.A. auch bzgl. der Breite des Entwerter Schlitzes).

Antwort 9:

Das Fahrausweispapier weist mindestens ein Sicherheitsmerkmal auf, und verfügt über ein Papiergewicht, welches auch bei Streifenkarten entwertertauglich ist. Die gedruckten Fahrausweise weisen zusätzlich eine durchgehende Nummerierung auf. Die Breite des Entwerter Schlitzes muss zur Breite des Druckerpapiers passen.

Frage 10:

Im Punkt 10. der Leistungsbeschreibung wird im Falle einer Vorankündigungsfrist von 2 Wochen eine Änderung der vereinbarten Leistung beschrieben. Diese Frist ist unserer Erfahrung nach insbesondere hinsichtlich der Vergabe von E-Tickets und nachhaltiger Fahrplanung nicht möglich und bitten daher höflich die gängige Regelung von einer Vorankündigungsfrist von 4 Wochen zu überdenken.

Antwort 10:

Änderungen der Haltestellen und Fahrplanzeiten sind in den gängigen Hintergrundsystem binnen weniger Minuten eingepflegt. Im Übrigen wird der Auftraggeber Änderungen immer so früh wie möglich ankündigen.

Frage 11:

Im Kapitel 7.3 der Leistungsbeschreibung wird die Erfüllung des Sprachniveau-Levels B1 gefordert. Wir gehen davon aus, dass hier seitens des Auftraggebers die problemlose Kommunikation der Fahrer in deutscher Sprache gewünscht ist und somit statt des konkreten Nachweises einer „B1-Zertifizierung“ vielmehr „gute Deutschkenntnisse“ vorzuweisen sind und bitten höflich um Bestätigung.

Antwort 11:

Der Auftraggeber bestätigt dies nicht. „Gute Deutschkenntnisse“ würde sogar das Sprachniveau C2 oder C 1 voraussetzen.

Das Sprachniveau B 1 steht für fortgeschrittene Sprachverwendung. Mehr als das kann wegen der angespannten Situation am Fahrerarbeitsmarkt nicht verlangt werden, weniger als B1 ist für den informationsbedürftigen Fahrgast unzumutbar.

Frage 12:

Im Kapitel 5.2.2. der Leistungsbeschreibung werden „reine Elektrobusse“ gefordert. Schließt der Auftraggeber denn mit dieser Beschreibung den Einsatz einer fossilen Zusatzheizung aus, oder kann diese (gerade im Hinblick auf sehr lange Umläufe) zum Einsatz kommen?

Antwort 12:

Eine fossile Zusatzheizung ist zugelassen.