

Baden-Württemberg

Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg AöR



Informationsbroschüre

für das

europaweite

Teilnahmeverfahren

zur

**Lieferung von Elektro-Triebzügen zur Sicherstellung der
Nachrüstung von Bestandfahrzeugen der SFBW mit DSD-
Fahrzeugausrüstung für den Einsatz in verschiedenen
Netzen und Verkehrsverträgen als ETCS-
Ersatzfahrzeugflotte Stufe 2**

Inhaltsverzeichnis

1	Einführung	3
2	Ziele des Landes.....	5
3	Fahrzeugbeschaffung	5
4	Eckpunkte des Herstellervertrages und des Instandhaltungs- und Verfügbarkeitsvertrages	7
	4.1 Rahmenvertrag	7
	4.2 Fahrzeuglieferungsvertrag	8
	4.3 Instandhaltungs- und Verfügbarkeitsvertrag	10
5	Zeitplan.....	12
6	Unklarheiten, Fehler, Rechtsverstöße	13
7	Bekanntmachung	13

1 Einführung

Das Land Baden-Württemberg ist Aufgabenträger des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) und zuständig für den reibungslosen Verkehrsbetrieb auf den Schienennetzen im Land.

Die Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg AöR (SFBW) als rechtsfähige Anstalt des öffentlichen Rechts wurde zur organisatorischen Umsetzung von Fahrzeugfinanzierungsmodellen in Baden-Württemberg gegründet (Gesetz über die Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg vom 17.03.2015 (SFBWG)). Aufgabe der SFBW ist u. a. die Beschaffung und Verpachtung von Fahrzeugen an Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) für den öffentlichen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Baden-Württemberg sowie in grenzüberschreitenden Verkehrsnetzen und -linien im Interesse des Landes Baden-Württemberg. Gewährträger der SFBW ist das Land Baden-Württemberg.

Hierbei ist es der SFBW freigestellt, diese Fahrzeuge über Verkehrsausschreibungen über die beteiligten Bieter beschaffen zu lassen und an diese dann nach Eigentumsübertragung zurück zu verpachten (sogenannte BW-Modell) oder die Fahrzeuge unmittelbar vom Hersteller zu erwerben, diese für die gesamte Einsatzzeit der Fahrzeuge (d. h. über mehrere Vertragsperioden hinaus) die Instandhaltung und Wartung der Fahrzeuge zu übertragen und diese Fahrzeuge im Rahmen der Ausschreibung von Verkehrsleistungen beizustellen.

1.1 Ersatzfahrzeugbedarf aufgrund des Rollouts des Programms „Digitale Schiene Deutschland“ inkl. des Pilotprojekts „Digitaler Knoten Stuttgart“

Mit dem Programm „Digitale Schiene Deutschland“ (DSD) soll bis zum Jahr 2035 mit einer flächendeckenden neuen digitalen Leit- und Sicherungstechnik (DLST), dem European Train Control System (ETCS) in Verbindung mit Digitalen Stellwerken (DSTW), die Digitalisierung im Eisenbahnverkehr bundesweit – und damit auch in ganz Baden-Württemberg – vorangetrieben werden. Durch die Umsetzung von ETCS wird ein Trägersystem geschaffen, welches gemäß dem Betrieblich-Technischen Zielbild (BTZ) der DSD u.a. mit innovativen Technologien wie einem hochautomatisiertem Fahrbetrieb mit Triebfahrzeugführer (ATO GoA 2), einer intelligenten Verkehrsleittechnik (CTMS) sowie der Nutzung eines Future Railway Mobile Communication Systems (FRMCS) ergänzt wird.

Im Zuge der Umsetzung des bundesweiten Rollouts der „Digitalen Schiene Deutschland“ (sog. DSD-Rollout) inkl. des Pilotprojekts „Digitaler Knoten Stuttgart“ ist es erforderlich, dass die von der SFBW angeschafften und an verschiedene in Baden-Württemberg verkehrende EVU

verpachtete Bestandsfahrzeuge, mit einer sog. **DSD-Fahrzeugausrüstung** (insbesondere inkl. ETCS- und ATO-Fahrzeuggeräten und weiterer innovativer Technologien) nachgerüstet werden, um die Vorgaben des Betrieblich-Technischen Zielbildes (BTZ) des DSD-Rollouts erfüllen zu können. Während der DSD-Fahrzeugnachrüstung stehen die den EVU überlassenen Fahrzeuge nicht zur Verfügung.

Hieraus folgt ein auf voraussichtlich mindestens 10 Jahre zeitlich begrenzter Fahrzeugbedarf, welcher aufgrund der Ungewissheiten beim Ausbau der Infrastruktur und aufgrund der DSD-Fahrzeugnachrüstung ein höchstmögliches Maß an Flexibilität und die Möglichkeit bieten muss, Fahrzeuge durchzutauschen zu können, um diese als Ersatzfahrzeuge für die in der Nachrüstung befindlichen Fahrzeuge den jeweiligen EVU zur Verfügung stellen zu können.

Das Land hat gegenwärtig durch seine Beteiligung am Pilotprojekt „Digitaler Knoten Stuttgart“ (DKS) die bundesweite Führungsrolle beim bundesweiten DSD-Rollout inne. Im Koalitionsvertrag ist das Bewahren der führenden Rolle des Landes beim DSD-Rollout sowie die damit verbundene Ausrichtung der Fahrzeugbeschaffungen und anstehenden Infrastrukturausbauten auf den DSD-Rollout verankert.

Wesentliche Elemente des aus drei Bausteinen bestehenden Pilotprojekts DKS sollen bis zum Jahr 2025 umgesetzt werden. Dabei ist vorgesehen, sämtliche Strecken des Projekts „Stuttgart 21“ sowie große Teile des S-Bahn-Netzes im Kern der Region Stuttgart u.a. mit ETCS, ATO GoA 2 und DSTW auszustatten (Bausteine 1 und 2). Die Inbetriebnahme von ATO GoA 2 soll nachgelagert im Jahr 2026 erfolgen. Daran schließt sich bis 2030 die schrittweise „Digitalisierung“ der übrigen Region (Baustein 3) an. Daraus ergeben sich eine Reihe von Anforderungen an die DSD-Fahrzeugnachrüstung der Bestandsfahrzeuge. Während der zweistufigen Nachrüstung stehen die Bestandsfahrzeuge bis zum Jahr 2027 teilweise nicht zur Verfügung, was auch für das Pilotprojekt DKS einen Beschaffungsbedarf von Ersatzfahrzeugen zur Folge hat.

Das Ministerium für Verkehr hat, in Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft des Landes Baden-Württemberg für den Regionalverkehr, die landeseigene SFBW bereits beauftragt, die Fahrzeuge entsprechend der Vorgaben des Pilotprojekts DKS auszurüsten. Hierzu wurde ein Vergabeverfahren für die DSD-Fahrzeugausrüstung durchgeführt und der Hersteller Alstom mit der Nachrüstung der Bestandsfahrzeuge beauftragt. Weitere Aufträge zur Nachrüstung von Bestandsfahrzeugen im weiteren Netz werden sukzessive erfolgen.

1.2 Weiterer Fahrzeugbedarf

Des Weiteren besteht ein Fahrzeugbedarf als Redundanzflotte bei der Fahrzeugbeschaffung „LCC-Herstellerausschreibung E-Netz-Stuttgart-Bodensee (Netz 35)“ sowie in weiteren Netzen des Aufgabenträgers ab dem Fahrplanwechsel 12/2024.

1.3 Zweck der Informationsbroschüre

Die Informationsbroschüre soll interessierte Bewerber für die Fahrzeugbeschaffung über die Überlegungen des Landes bzw. der SFBW zu den wesentlichen technischen Anforderungen unterrichten. Detaillierte Vorgaben an die Fahrzeuge wird das Lastenheft enthalten, das die ausgewählten Bewerber im Vergabeverfahren erhalten werden.

2 Ziele des Landes

Das Land verfolgt mit der Ausschreibung folgende Ziele:

- wirtschaftliche Leistungen im SPNV auf der Grundlage eines fairen, breiten Wettbewerbs,
- gesteigerter Komfort für die Fahrgäste,
- verbessertes Fahrplanangebot,
- flexiblen Einsatz auch zwischen einzelnen Wettbewerbsnetzen,
- umweltfreundlicherer Verkehrsbetrieb durch eine verbesserte Energieeffizienz,
- langfristige Werterhaltung durch einheitliche Instandhaltung und Wartung,
- hohe Verfügbarkeit der Fahrzeuge,
- qualitativ hochwertige und dauerfeste Fahrzeuge,
- Grundlagen für die Digitalisierung der Schiene zu schaffen,
- Kapazitäten des bestehenden Schienennetzes zu steigern.

3 Fahrzeugbeschaffung

Die SFBW beschafft neue oder gebrauchte elektrische Triebfahrzeuge (inklusive Sonderwerkzeuge und Ersatzbaugruppen) mit einem Baujahr nicht älter als 2018, die untereinander vollständig kuppelbar sind und alle Streckenanforderungen erfüllen können, in einer Größenordnung von voraussichtlich 20 – 30 Fahrzeugen.

Dem Hersteller obliegen nach derzeitigem Stand für diese Fahrzeuge die Instandhaltung und Wartung für voraussichtlich 10 Jahre.

Die Inhalte des Liefervertrages sowie die vertragliche Umsetzung werden Bestandteil des

Verhandlungsverfahrens.

Um einen möglichst flexiblen Fahrzeugeinsatz auf den Schienenstrecken in Baden-Württemberg für einen möglichst flexiblen Einsatz zu wirtschaftlich vertretbaren Kosten zu gewährleisten, gelten für die Fahrzeuge nach derzeitigem Stand insbesondere folgende Rahmenvorgaben:

- a) Die Fahrzeuge sollen möglichst rechtzeitig zur Inbetriebnahme (IBN) der Projekte „Stuttgart 21“ und „Digitaler Knoten Stuttgart“ zur Verfügung stehen. Für die Auslieferung gelten folgende zeitliche Anforderungen:
 1. bis zu 8 für den Fahrgastbetrieb zugelassene Fahrzeuge Ende April 2024 (mindestens 6 Wochen vor dem Fahrplanwechsel im Juni 2024),
 2. die restlichen für den Fahrgastbetrieb zugelassenen Fahrzeuge Ende Oktober 2024 (mindestens 6 Wochen vor dem Fahrplanwechsel im Dezember 2024),
- b) Die Fahrzeuge sollen möglichst in Einfachtraktion eine Kapazität von mindestens 200 Sitzplätzen aufweisen.
- c) Die Fahrzeuge sollen möglichst eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h aufweisen.
- d) Alle Fahrzeuge müssen zwingend mit ETCS-Fahrzeuggeräten der Version Baseline 3 Release 2 (SRS 3.6.0) und ATO GoA 2 möglichst bis Juni 2025 ausgestattet sein. Falls für die Ausrüstung Ersatzfahrzeuge erforderlich sind, sind diese durch den Hersteller beizustellen, damit die verfügbare Fahrzeuganzahl nicht durch die Umrüstung reduziert wird. Zusätzlich sind Anforderungen für die Themen Train Integrity Monitoring (TIM), FRMCS, Train Capability und OCORA einzuhalten. Einzelheiten können den Vergabeunterlagen entnommen werden.
- e) Die Einstiegshöhe der Fahrzeuge ist für eine Bahnsteighöhe von 55 cm optimiert.
- f) Die Fahrzeuge sollen mit mindestens 25 Bestandsfahrzeugen der SFBW mit vergleichbarer Einstiegshöhe (siehe <https://www.sfbw.info/fahrzeuge>) für den Einsatz in Mehrfachtraktion vollumfänglich traktions- und steuerungsfähig sowie zugelassen sein. Dies wird im weiteren Verfahren konkretisiert.

Details zu diesen und weiteren Fahrzeuganforderungen werden im Lastenheft für das Verhandlungsverfahren zur Verfügung gestellt.

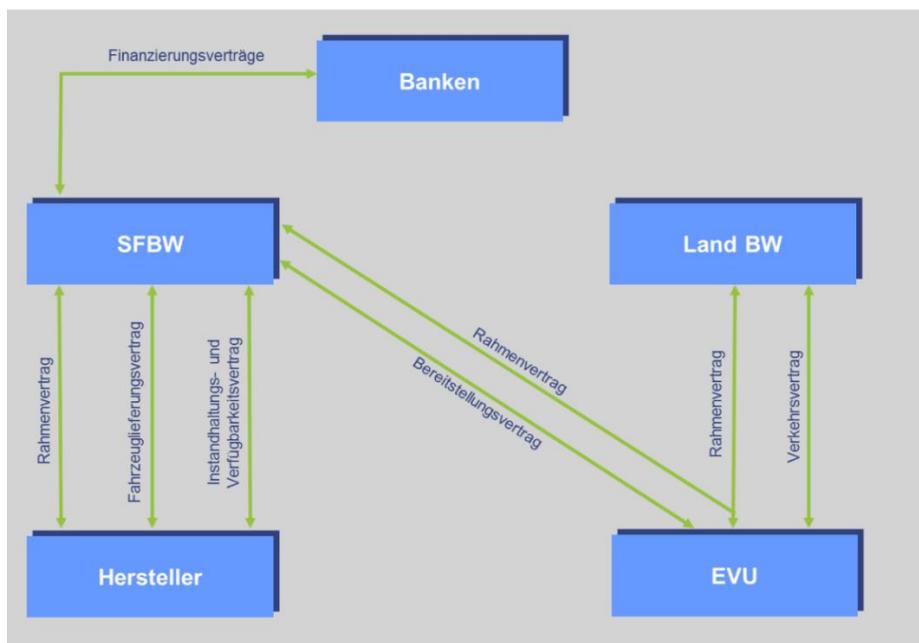
4 Eckpunkte des Herstellervertrages und des Instandhaltungs- und Verfügbarkeitsvertrages

Die SFBW wird mit dem Hersteller für einen Zeitraum von voraussichtlich mindestens 10 Jahren [Laufzeit wird im Verhandlungsverfahren festgelegt] folgende Verträge abschließen:

- Rahmenvertrag,
- Fahrzeuglieferungsvertrag,
- Instandhaltungs- und Verfügbarkeitsvertrag.

Für bestehende Verkehrsverträge, in denen die bisher eingesetzten Fahrzeuge durch die neu beschafften Fahrzeuge ausgetauscht werden, werden die bereits bestehenden Pachtverträge angepasst. Auch in diesen Verträgen übernimmt der Hersteller die Wartung- und Instandhaltung. Die bisher in den dortigen Verträgen eingesetzten Fahrzeuge werden anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen beigestellt, die Wartung und Instandhaltung dieser (Alt-)Fahrzeuge verbleibt aber beim bisherigen Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Zur Finanzierung der Fahrzeuge wird die SFBW Darlehensverträge mit einer oder mehreren Banken abschließen. Diese Verträge lassen sich schematisch wie folgt darstellen:



4.1 Rahmenvertrag

Der Rahmenvertrag legt die Grundzüge der Zusammenarbeit zwischen der SFBW und dem Hersteller fest und vereinbart die vom Hersteller zu stellenden Sicherheiten und Versicherungen.

Der Rahmenvertrag enthält folgende Eckpunkte:

4.1.1 Zusammenarbeit der SFBW mit dem Hersteller und dem EVU und Abwicklung der Verträge

Die Vertragsparteien arbeiten bei der Umsetzung der Verträge loyal zusammen, unterstützen sich gegenseitig und nehmen aufeinander Rücksicht.

Die SFBW ist bei der Vertragsabwicklung nur bis zur Abnahme der Fahrzeuge sowie bei einer Insolvenz des Herstellers oder des EVU eingebunden. Im Übrigen wickeln der Hersteller und das EVU die Verträge untereinander ab.

4.1.2 Vom Hersteller zu stellende Sicherheiten und Versicherungen

Der Hersteller stellt der SFBW umfassende Sicherheiten:

- Die Anzahlungen aus dem Fahrzeuglieferungsvertrag werden mit Bürgschaften abgesichert.
- Eine weitere Bürgschaft sichert die Erfüllung des Fahrzeuglieferungsvertrags, die Gewährleistungsansprüche aus dem Fahrzeuglieferungsvertrag sowie die Ansprüche aus dem Instandhaltungs- und Verfügbarkeitsvertrag ab.

Der Hersteller wird die Fahrzeuge umfassend versichern. Er wird sowohl eine Haftpflicht- als auch eine Kaskoversicherung abschließen.

4.1.3 Laufzeit

Der Vertrag läuft für einen Zeitraum von voraussichtlich mindestens 10 Jahren [Laufzeit wird im Verhandlungsverfahren festgelegt] bis zur vollständigen Abwicklung des Fahrzeuglieferungsvertrages und des Instandhaltungs- und Verfügbarkeitsvertrages. Der Auftraggeber wird mit dem Bieter über die Laufzeit verhandeln.

4.2 Fahrzeuglieferungsvertrag

Der Fahrzeuglieferungsvertrag regelt den Kauf, die Lieferung und die Zulassung der Schienenfahrzeuge sowie die Gewährleistung für etwaige Mängel.

Er enthält folgende Eckpunkte:

4.2.1 Lieferumfang

- Der Hersteller liefert in einer Größenordnung voraussichtlich 20 – 30 Fahrzeuge als Festbestellung. Diese umfasst den Betriebsbedarf, die Betriebsreserve und den vom

Hersteller vorgegebenen Instandhaltungsbedarf.

- Der Hersteller liefert zusätzlich Ersatzbaugruppen, Sonderwerkzeuge und eine vollständige Dokumentation der Fahrzeuge.
- Die SFBW erwirbt das Eigentum an den Fahrzeugen, Ersatzbaugruppen, Sonderwerkzeugen und an der Dokumentation.
- Der Hersteller muss einen vorgegebenen Terminplan für die Lieferung der Fahrzeuge, Ersatzbaugruppen, Sonderwerkzeuge und Dokumentation einhalten.

4.2.2 Eigenschaften der Fahrzeuge und Abnahme

Das Fahrzeuglastenheft gibt verbindliche Fahrzeugeigenschaften vor.

Der Hersteller garantiert den Energieverbrauch der Fahrzeuge auf einem Testring für voraussichtlich vier ausgewählte Mustertrassen.

Jedes Fahrzeug ist insbesondere nur unter den folgenden Voraussetzungen abzunehmen und zu vergüten:

- Das Fahrzeug ist vollständig montiert und in Betrieb gesetzt.
- Der Hersteller weist alle erforderlichen Prüfungen nach.
- Das Fahrzeug ist zugelassen.
- Das Fahrzeug hat die vorgeschriebenen Testfahrten erfolgreich absolviert.
- Das Fahrzeug hält den vom Hersteller garantierten und nach den Vergabeunterlagen vorgegeben unabhängig zertifizierten Energieverbrauch ein.

4.2.3 Risikoverteilung und Gewährleistung

- Der Hersteller trägt das Risiko der Zulassung der Fahrzeuge.
- Der Hersteller trägt das volle Kostenrisiko, falls die Fahrzeuge einen höheren Energieverbrauch haben.
- Der Hersteller ist umfassend zur Gewährleistung verpflichtet, insbesondere bei Serienfehlern.

4.2.4 Sonstige Inhalte

Der Hersteller wird die SFBW umfassend über den Fahrzeugbau und Zulassungsprozess informieren.

- Die SFBW ist berechtigt, bei allen Terminen, insbesondere Terminen für die Zulassung, teilzunehmen.

- Die SFBW darf den Hersteller regelmäßig kontrollieren.
- Die SFBW ist bei der Vertragsabwicklung nur bis zur Abnahme der Fahrzeuge eingebunden. Der Hersteller wickelt die Gewährleistungsansprüche mit dem EVU ab.

4.3 Instandhaltungs- und Verfügbarkeitsvertrag

Der Hersteller stellt über einen zu Zeitraum von voraussichtlich mindestens 10 Jahren [Laufzeit wird im Verhandlungsverfahren festgelegt] die Verfügbarkeit der Fahrzeuge sicher und führt die werterhaltende Instandhaltung durch.

Der Instandhaltungs- und Verfügbarkeitsvertrag enthält folgende Eckpunkte:

4.3.1 Verfügbarkeit und werterhaltende Instandhaltung

- Der Hersteller hält auf seine Kosten die Fahrzeuge in der vereinbarten Anzahl und Qualität uneingeschränkt für voraussichtlich mindestens 10 Jahre [Laufzeit wird im Verhandlungsverfahren festgelegt] verfügbar. Er ergreift alle dafür erforderlichen Maßnahmen.
- Der Hersteller führt die werterhaltende Instandhaltung der Fahrzeuge durch, so dass diese geeignet sind, voraussichtlich mindestens 10 Jahre [Laufzeit wird im Verhandlungsverfahren festgelegt] uneingeschränkt eingesetzt werden zu können.
- Die SFBW legt Laufleistungsbänder für den jährlichen Einsatz der Fahrzeuge fest, auf deren Grundlage der Hersteller die Fahrzeuge verfügbar halten muss.

4.3.2 Haltereigenschaft

- Der Hersteller ist Halter der Fahrzeuge, die für die „Instandhaltung verantwortliche Stelle“ und Entity in Charge of Maintenance (ECM).
- Falls die SFBW oder das EVU als Halter haften sollten, stellt sie der Hersteller von der Haftung frei.
- Falls die SFBW oder das EVU als ECM eingestuft werden sollten, stellt sie der Hersteller so, als wenn der Hersteller ECM wäre.

4.3.3 Risikoverteilung und Haftung

- Der Hersteller trägt die Gefahr der Beschädigung und der Zerstörung der Fahrzeuge, unabhängig von der Ursache.
- Der Hersteller ist verpflichtet, die Fahrzeuge an geänderte gesetzliche Anforderungen

- anzupassen.
- Der Hersteller ist für die Außenreinigung der Fahrzeuge verantwortlich.
 - Der Hersteller ist verpflichtet, Vandalismusschäden zu beseitigen.
 - Der Hersteller haftet für die fehlende Verfügbarkeit.
 - Bei fehlender Verfügbarkeit hat das EVU das Recht, auf Kosten des Herstellers einen Ersatzverkehr durchzuführen.
 - Der Hersteller ersetzt dem EVU die Beträge, die vom Zuschuss aus dem Verkehrsvertrag aufgrund fehlender Verfügbarkeit gekürzt werden.
 - Der Hersteller ist für die Errichtung und Instandhaltung der notwendigen Werkstattinfrastruktur verantwortlich.

4.3.4 Energieversorgung

Die Fahrzeug halten den vom Hersteller garantierten und nach den Vergabeunterlagen vorgegeben unabhängig zertifizierten Energieverbrauch ein.

4.3.5 Vergütung

- Die SFBW vergütet die Leistungen des Herstellers mit einem monatlichen Verfügbarkeitsentgelt.
- Die Höhe des Verfügbarkeitsentgeltes bemisst sich nach der Laufleistung der Fahrzeuge auf verschiedenen Streckentypen, da die genauen Umfänge und Orte des Fahrzeugeinsatzes noch nicht feststehen
- Das Verfügbarkeitsentgelt wird gemindert, soweit Fahrzeuge nicht verfügbar sind.

4.3.6 Instandhaltungsreserve

- Die SFBW gibt in den Vergabeunterlagen zur Aufforderung eines letztverbindlichen Angebotes die Anzahl der jederzeit für den Betrieb uneingeschränkt verfügbaren Fahrzeuge in den zu betreibenden Schienennetzen vor.
- Der Hersteller bestimmt die zusätzliche Anzahl von Fahrzeugen für die Instandhaltungsreserve.

4.3.7 Laufzeit

Der Vertrag beginnt voraussichtlich zum xx.2024 [Datum wird im Verhandlungsverfahren festgelegt]. Jedes Fahrzeug unterliegt mit dessen Abnahme dem Instandhaltungs- und Verfügbarkeitsvertrag. Der Vertrag endet für alle Fahrzeuge voraussichtlich zum xx.2034

[Datum wird im Verhandlungsverfahren festgelegt]. Der Auftraggeber wird mit den Bietern über die Laufzeit verhandeln.

4.3.8 Sonstige Inhalte

- Der Hersteller muss ein Dokumentationssystem implementieren und über die gesamte Vertragslaufzeit pflegen.
- Der Hersteller wickelt die Verfügbarkeitsansprüche mit dem EVU ab.

4.3.9 Folgeverwendung der Fahrzeuge

Gegenstand des Verhandlungsverfahrens ist auch die Folgeverwendung der Fahrzeuge sowie gegebenenfalls die Verlängerung des Instandhaltungsvertrages.

5 Zeitplan

Das Land bzw. die SFBW beabsichtigen, das Vergabeverfahren wie folgt durchzuführen:

Verfahrensstand	Geplanter Zeitpunkt
Bekanntmachung des Teilnahmeverfahrens im EU-Amtsblatt	März 2022
Durchführung des Teilnahmeverfahrens und Abgabe der Teilnahmeanträge	vsl. 29.04.2022
Bereitstellung der Vergabeunterlagen im Vergabeportal	vsl. 16.05.2022
Bietergespräche	vsl Juni 2022
Bereitstellung der finalen Vergabeunterlagen im Vergabeportal	vsl. Ende Juni 2022
Abgabe des finalen Angebotes	vsl. 31.08.2022
Zuschlag	vsl. 21.10.2022

Die genannten Termine entsprechen dem derzeitigen Stand der Planung. Änderungen im Zeitplan behält sich der Auftraggeber ausdrücklich vor.

6 Unklarheiten, Fehler, Rechtsverstöße

Sofern die Bekanntmachung, diese Informationsbroschüre oder spätere Vergabeunterlagen oder die dem Bewerber/Bieter mitgeteilten, übergebenen und zugänglich gemachten Unterlagen oder sonstigen Informationen Unklarheiten oder Fehler enthalten oder nach Auffassung des Bewerbers/Bieters gegen geltendes Recht verstoßen, so soll der Bewerber/Bieter die NVBW als Vergabestelle nach § 160 Abs. 3 S. 1 GWB unverzüglich schriftlich darauf hinweisen.

Der Auftraggeber behält sich ausdrücklich vor, die in dieser Informationsbroschüre enthaltenen allgemeinen Informationen im weiteren Verhandlungsverfahren zu präzisieren, zu ergänzen oder zu ändern.

7 Bekanntmachung

Diese Informationsbroschüre ergänzt die Vorgaben in der Bekanntmachung und ist zeitgleich mit der Bekanntmachung auf Anfrage verfügbar. Im Zweifelsfall haben die Bekanntmachung sowie die sonstigen Vergabeunterlagen Vorrang.

Dieses Teilnahmeverfahren richtet sich ausschließlich an Hersteller von Schienenfahrzeugen und nicht an Banken und Leasingunternehmen.