

NVBW - Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH

Ausschreibung eines externen Dienstleisters für ein Gutachten zur Machbarkeit eines neuen Regionalverkehrssystem in der Region Allgäu-Bodensee-Oberschwaben („bodo-Ringzug“) des Landkreis Ravensburg

Bieterinformation Nr. 01 vom 23.11.2022

An die Vergabestelle sind folgende Fragen gerichtet worden. Die Antworten der Vergabestelle finden Sie direkt nach jeder Frage:

Frage 1:

Wie viele Varianten sind in den Bausteinen 1, 2 und 3 jeweils fix zu kalkulieren? Im Baustein 1 wird von mind. 3 Varianten gesprochen, im Baustein 2 von max. 3, wobei der Titel des Bausteins vermuten lassen könnte, dass nur eine Vorzugsvariante zu untersuchen sei. Baustein 3 bezieht sich dann nur auf die eine Vorzugsvarianten als Ergebnis des Baustein 2.

Antwort:

Wir gehen davon aus, dass die betrieblichen Wechselwirkungen zwischen den Abschnitten Friedrichshafen – Kißlegg – Memmingen/Lindau und Friedrichshafen – Lindau getrennt betrachtet werden können. Deshalb sollen drei Varianten für den Abschnitt Friedrichshafen – Lindau und drei Varianten für den Abschnitte Friedrichshafen – Kißlegg – Memmingen /Lindau entwickelt werden. Die Varianten sollen anschließend geeignet kombiniert und verkehrlich bewertet werden (siehe Frage 2). Als Ergebnis sind maximal drei Vorzugsvarianten auf Basis der verkehrlichen Bewertung als Ergebnis von Baustein 1 zu ermitteln.

Die maximal drei in Baustein 1 ermittelten Varianten soll in Baustein 2 quantitativ infrastrukturell bewertet werden. Ergebnis des Baustein 2 ist eine Vorzugsvariante, die auf Basis der verkehrlichen und infrastrukturellen Bewertung ausgewählt wird. Diese wird in Baustein 3 vertiefend untersucht.

Frage 2:

Im Zusammenhang mit Frage 1: Inwieweit soll bei der Variantenbewertung in Baustein 1 eine verkehrliche Bewertung der jeweiligen Varianten durchgeführt werden?

Antwort:

In Baustein1 soll eine verkehrliche Bewertung der Varianten auf Basis quantitativer Faktoren (Fahrzeit auf ausgewählten Relationen, Umstiege auf ausgewählten Relationen, Knoteneinbindung) und eine qualitative infrastrukturelle (Grobabschätzung vom Infrastrukturaufwand) Bewertung erfolgen.

Frage 3:

Zum Aufbau: Verstehen wir es richtig, dass die Vorzugsvariante erst das Ergebnis von Baustein 2 ist und im Baustein 2 alle Varianten untersucht werden, die im Rahmen von Baustein 1 untersucht wurden? Anders gefragt: Im Baustein 1 ist auch eine Variantenbewertung vorgesehen, wie unterscheidet sich diese im Vergleich zu Baustein 2 und welches Ziel hat sie?

Antwort:

Die Vorzugsvariante ist erst das Ergebnis von Baustein 2. In Baustein 2 sollen maximal drei der in Baustein 1 entwickelten Varianten vertieft auf ihre infrastrukturelle Machbarkeit hin untersucht werden. Die Bewertung in Baustein 1 basiert auf verkehrlichen Parametern (siehe Frage 1). Die Bewertung von Baustein 2 umfasst die infrastrukturelle Machbarkeit und Kosten für den Infrastrukturausbau.

Frage 4:

Wie erfolgt der Umgang mit den Haltepunkten, welche im Rahmen der Stationsoffensive Bayern, im Raum Lindau geplant sind. Insbesondere Bezug nehmenden auf die bislang nicht absehbare Realisierung, aber Weiterführung der Planung von seiten des Freistaat Bayern. Soll eine Erstellung der Haltepunkte angenommen werden? Wenn ja, wie soll bei Abweichungen zum gewünschten Standard (bspw. Bahnsteiglängen sowie Bahnsteighöhen) sowie der zu erwartenden Fahrzeitverlängerungen durch künftigen Halt an den Stationen verfahren werden. Explizit genannt: Lindau-Aeschach, Lindau-Oberreitnau, Weißensberg, Schlachters und Hergensweiler Quelle: <https://beg.bahnland-bayern.de/de/aufgaben/planen/infrastruktur/stations-of-fensive>

Antwort:

Die neuen Haltepunkte sollen berücksichtigt werden. Die Fahrzeitverlängerung der Lindauer Halte wird in Richtung Lindau kompensiert, die Ankunfts- und Abfahrtszeiten in Hergatz bleiben gegenüber heute gleich.

Wir gehen von keinen Abweichungen bei den Standards der Bahnsteighöhe- und Bahnsteiglänge aus.

Frage 5:

Wie erfolgt der Umgang mit den Haltepunkten, welche im Rahmen des Ausbau der Illertalbahn, im Raum Memmingen geplant sind. Die Weiterführung der Planung von seiten des Freistaat Bayern lässt eine Realisierung annehmen. Können die Haltepunkte als Bestand angenommen werden? Sind Fahrzeitverlängerungen durch künftigen Halt an den Stationen in künftigen Konzepten bereits enthalten?

Explizit genannt: Memmingen BBZ, Buxheim; Quelle: <https://www.bayern.de/vorplanungen-fuer-ausbau-der-illertalbahn-in-schwaben-im-zeitplan/>

Antwort:

Die Realisierung der Halte kann angenommen werden. Die Memminger Halte sollen zweistündlich durch die RB Memmingen – Lindau bedient werden, die Fahrzeitverlängerung wird durch eine um eine Minute frühere Abfahrt in Memmingen, Fahrzeitreserven und eine leicht kürzere Standzeit in Leutkirch kompensiert. Zusätzlich verkehrt halbstündlich versetzt zur RB eine von Memmingen verlängerte Regio-S-Bahn nach Buxheim im Stundentakt.

Frage 6:

Wie soll mit Infrastrukturmaßnahmen des D-Taktes umgegangen werden?

--> Strecke 4550/4560 Bau eines zusätzlichen Überhol-/Begegnungsgleises für den SGV mit 740 m Nutzlänge.

--> Bau eines Kreuzungsgleises in Buxheim für den Güterverkehr mit

--> Bau eines weiteren Gleises für den SGV zusätzlich zu den SPV-Planungen (Verlängerung des Überholgleises im Bf Tannheim mit 740 m Nutzlänge)

Frage 7:

Inwieweit werden für die Erstellung der Betriebskonzepte Daten zum Güterverkehr zur Verfügung gestellt?

Antwort:

Die Untersuchung wird von DB Netz fachlich begleitet. Nach Auftragsbeginn soll in einer Abstimmung mit DB Netz die Unterstellung dieser Maßnahmen abgestimmt werden.

Frage 8:

Wie unterscheidet sich die Kostenermittlung im Baustein 1 von der in Baustein 2? Gehen wir richtig in der Annahme, dass die Kosten im Baustein 1 nur überschlägig abgeschätzt werden sollen?

Antwort:

In Baustein 1 soll eine qualitative Grobabschätzung des Infrastrukturaufwands erfolgen. Diese wird durch die infrastrukturelle Machbarkeitsuntersuchung in Baustein 2 konkretisiert.

Frage 9:

Spielt der Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben (insbesondere BEMU) eine Rolle bzw. muss er berücksichtigt werden?

Antwort:

Es soll eine Elektrifizierung der Strecke Aulendorf – Kißlegg untersucht werden. Alternative Antriebstechnologien sollen nicht berücksichtigt werden, es ist ein reiner Einsatz von EMU's vorgesehen.

Frage:

Wie soll die Bewertung der ermittelten Einzelmaßnahmen anhand der aufgelisteten Kriterien in Baustein 2 erfolgen? Ist das textlich ausreichend oder sind hierfür auch Planunterlagen (z.B. Signallagepläne) erforderlich?

Antwort:

Entsprechend der Leistungsbeschreibung in Baustein 2 soll eine Machbarkeitsuntersuchung der Infrastrukturelemente mit Kostenschätzung erfolgen. Für alle Infrastrukturelemente sind die dort aufgeführten Dokumente zu erstellen (unter anderem Signallagepläne).

Frage:

Ist die Elektrifizierung Aulendorf - Kißlegg eine Maßnahme, die mit den übrigen im Baustein 1 ermittelten Infrastrukturmaßnahmen im Baustein 2 zu bewerten ist? Mit welcher Genauigkeit?

Antwort:

Die Elektrifizierung der Strecke Aulendorf – Kißlegg soll in Baustein 2 mit untersucht werden. Die Untersuchung soll die gleiche Tiefe wie die übrigen Infrastrukturelemente aufweisen (Siehe Frage 1).