

Baden-Württemberg

Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg AöR



Informationsbroschüre

für das

europaweite

Teilnahmeverfahren

zur

Lieferung von Elektro-Triebzügen zur langfristigen Sicherstellung ihrer Verfügbarkeit während des Betriebes (LCC-Modell) zum Einsatz im E-Netz Stuttgart – Bodensee und weiterer Netze in Baden-Württemberg

Inhaltsverzeichnis

1	Einführung	3
2	Ziele des Landes.....	4
3	Fahrzeugbeschaffung	4
4	Eckpunkte des Herstellervertrages und des Instandhaltungs- und Verfügbarkeitsvertrages	6
	4.1 Rahmenvertrag	7
	4.2 Fahrzeuglieferungsvertrag	8
	4.3 Instandhaltungs- und Verfügbarkeitsvertrag	10
5	Zeitplan	12
6	Unklarheiten, Fehler, Rechtsverstöße	12
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 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 (sog. 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 (Lebenszyklusmodell) und diese Fahrzeuge im Rahmen der Ausschreibung von Verkehrsleistungen beizustellen.

Das Land Baden-Württemberg untersucht derzeit im Rahmen der Umsetzung des Bahnprojektes Stuttgart 21 verschiedene Varianten, die eine Neukonzeption des Stuttgarter Netzes, der Gäu- und Murrbahn sowie der Verkehre auf der Südbahn mit der Inbetriebnahme des Stuttgarter Hauptbahnhofs (Durchgangsbahnhof) zur Folge haben werden. Dabei werden ausgewählte Linien für das zukünftige E-Netz Stuttgart – Bodensee zusammengefasst. Im Rahmen der Neukonzeption wird es voraussichtlich zur Veränderung von Linienwegen kommen. Insgesamt wird aus Sicht des Landes auf Grund der prognostizierten Nachfragesteigerungen mit einem zusätzlichen Bedarf an Kapazitäten zu rechnen sein, was sich auch in der Bereitstellung entsprechender Fahrzeugkapazitäten niederschlagen wird. Des Weiteren ist die Schnellfahrstrecke Stuttgart – Ulm Bestandteil der o. g. Linien im E-Netz Stuttgart – Bodensee.

Des Weiteren ist geplant, für bestimmte Bestandsverträge Fahrzeuge zu beschaffen und diese den betroffenen Verkehrsunternehmen während der Vertragslaufzeit zur Verfügung zu stellen bzw. zu verpachten.

Die SFBW strebt in Abstimmung mit dem Land als Aufgabenträger an, neue elektrische Triebfahrzeuge in einer Größenordnung von ungefähr 120 – 130 Fahrzeugen zu beschaffen und diese Fahrzeuge Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Erbringung von Verkehrsleistungen voraussichtlich ab Dezember 2025 unter anderem in folgenden Einsatzgebieten zur Verfügung zu stellen:

- Metropolregion Stuttgart
- Bereich Oberschwaben/Bodensee

Mit Stuttgart 21 werden u. a. bestehende Linien miteinander verknüpft und durchgebunden. Die genaue Festlegung der Linien und Netze wird im Rahmen des weiteren Vergabeverfahrens noch festgelegt.

Darüber hinaus bestehen Überlegungen, für einen noch näher zu definierenden Zeitraum bauartgleiche Fahrzeuge für weitere Netze und für die Verstärkung von Kapazitäten bei Bedarf nachzubestellen und hierzu einen Rahmenvertrag zu schließen. Abhängig von den weiteren Planungen wird der zusätzliche Bedarf derzeit auf weitere 80 bis 100 Fahrzeuge eingeschätzt.

Die Informationsbroschüre soll mögliche 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, dass die ausgewählten Bewerber im Vergabeverfahren erhalten werden.

2 Ziele des Landes

Das Land verfolgt mit der Neuausschreibung die folgenden Ziele:

- wirtschaftliche Leistungen im SPNV auf der Grundlage eines fairen, breiten Wettbewerbs
- gesteigerter Komfort für die Fahrgäste
- verbessertes Fahrplanangebot
- Vereinheitlichung der Fahrzeugflotte und bedarfsgerechten, 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

3 Fahrzeugbeschaffung

Die SFBW beschafft neue Elektro-Triebzüge (inklusive Sonderwerkzeuge und Ersatzbaugruppen), die untereinander vollständig kuppelbar sind und alle Streckenanforderungen erfüllen können.

Dabei obliegt dem Hersteller nach derzeitigem Stand für diese Fahrzeuge die Instandhaltung und Wartung, unabhängig davon, ob diese Fahrzeuge in neuen Ausschreibungsnetzen oder in Bestandsnetzen eingesetzt werden. Die Verantwortung für einen/ mehrere Werkstattstand-

orte obliegt ebenfalls dem Hersteller, wobei das Land Baden-Württemberg bei der Flächensuche unterstützend tätig ist. An mehreren Standorten (unter anderem Tübingen) stehen voraussichtlich auch geeignete Flächen zur Verfügung, welche von DB Regio ggf. als Werkstattstandort weiterentwickelt und allen Herstellern angeboten wird. Der Auftraggeber behält sich vor, hier noch Anpassungen im Verhandlungsverfahren vorzunehmen.

Die Inhalte des Liefervertrages sowie die vertragliche Umsetzung werden Bestandteil des Verhandlungsverfahrens.

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

- a. Eine erste Tranche von ungefähr rund 120 – 130 Fahrzeugen muss rechtzeitig für die Inbetriebnahmen (IBN) der Netze/ Linien des E-Netzes Stuttgart – Bodensee und zur IBN der Projekte „Stuttgart 21“ und „Digitaler Knoten Stuttgart“ zur Verfügung stehen. Für die Auslieferung dieser ersten Tranche gelten nach derzeitigem Stand folgende zeitliche Anforderungen:
 - 1) vier für den Fahrgastbetrieb zugelassene Fahrzeuge im Juni 2024
 - 2) bis zu 20 für den Fahrgastbetrieb zugelassene Fahrzeuge bis Ende des 3. Quartals 2024
 - 3) 70 – 80 für den Fahrgastbetrieb zugelassene Fahrzeuge im November 2025
 - 4) die restlichen für den Fahrgastbetrieb zugelassenen Fahrzeuge bis Juni 2026.
- b. Die Fahrzeuge müssen in Einfachtraktion eine Mindestkapazität von 380 Sitzplätzen erfüllen. Die maximale Fahrgastanzahl in Doppeltraktion beträgt 1.757 Personen.
- c. Das Fahrzeug darf in Doppeltraktion die Länge über Kupplung von 212 Metern (gemessen über der Mitte der Kupplungsplatten an den Fahrzeugenden) nicht überschreiten. Dabei muss der Abstand von der Mitte der Kupplungsplatten an den Fahrzeugenden bis zum Beginn der ersten Tür mindestens 6 m betragen.
- d. Die Fahrzeuge sollen grundsätzlich die Möglichkeit von selektiven Türsteuerungen für jede einzelne Fahrzeigtür vorsehen, so dass auch an kurzen Bahnsteigen (ca. 170 bis 190 Meter) ein sicherer Fahrgastwechsel möglich ist.
- e. Die Fahrzeuge müssen eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h aufweisen und druckdicht sein. Die Anforderungen an die Druckdichtigkeit/Aerodynamik sind im Fahrzeuglastenheft definiert. Die lichte Weite der geöffneten Türen muss mindestens 1.400 mm betragen.

- f. In Einfach- und Doppeltraktion muss mindestens eine Anfahrbeschleunigung in Höhe von $1,2 \text{ m/s}^2$ gewährleistet werden (Voraussetzungen: Haftreibungskoeffizient $\mu=0,25$, Fahrzeugzustand betriebsbereit, keine Zuladung, ebene und gerade Strecke). Die durchschnittliche Bremsverzögerung darf in Einfach- und Doppeltraktion $0,75 \text{ m/s}^2$ im Geschwindigkeitsbereich von 200 km/h bis 0 km/h und $0,9 \text{ m/s}^2$ im Geschwindigkeitsbereich von 160 km/h bis 0 km/h nicht unterschreiten (Voraussetzungen: nur Betriebsbremse, d. h. elektrische Bremse bis kurz vor Stillstand, Haftreibungskoeffizient $\mu=0,20$, Fahrzeugzustand betriebsbereit, keine Zuladung, ebene und gerade Strecke).
- g. Alle Fahrzeuge müssen zwingend mit ETCS-Fahrzeuggeräten der Version Baseline 3 Release 2 (SRS 3.6.0) und ATO GoA 2 ausgestattet sein. Zusätzlich sind Anforderungen für die Themen Train Integrity Monitoring (TIM), FRMCS-Upgradefähigkeit, Train Capability und OCORA einzuhalten. Einzelheiten können der Projektbeschreibung entnommen werden.
- h. Der Hersteller muss in der Lage sein, vsl. bis 2032 kontinuierlich mit der ersten Fahrzeugtranche vollständig kompatible Fahrzeuge nachzuliefern, die geeignet sind, in einem gemeinsamen Zugverband mit den initial beschafften Fahrzeugen uneingeschränkt eingesetzt zu werden.
- i. Die Fahrzeuge müssen Einstiegshöhen an Bahnsteigen von 550 mm und 760 mm zumindest in einem Wagenkasten erfüllen. Die endgültigen Festlegungen werden in der Aufforderung zur Abgabe des letztverbindlichen Angebotes festgelegt.

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

4 Eckpunkte des Herstellervertrages und des Instandhaltungs- und Verfügbarkeitsvertrages

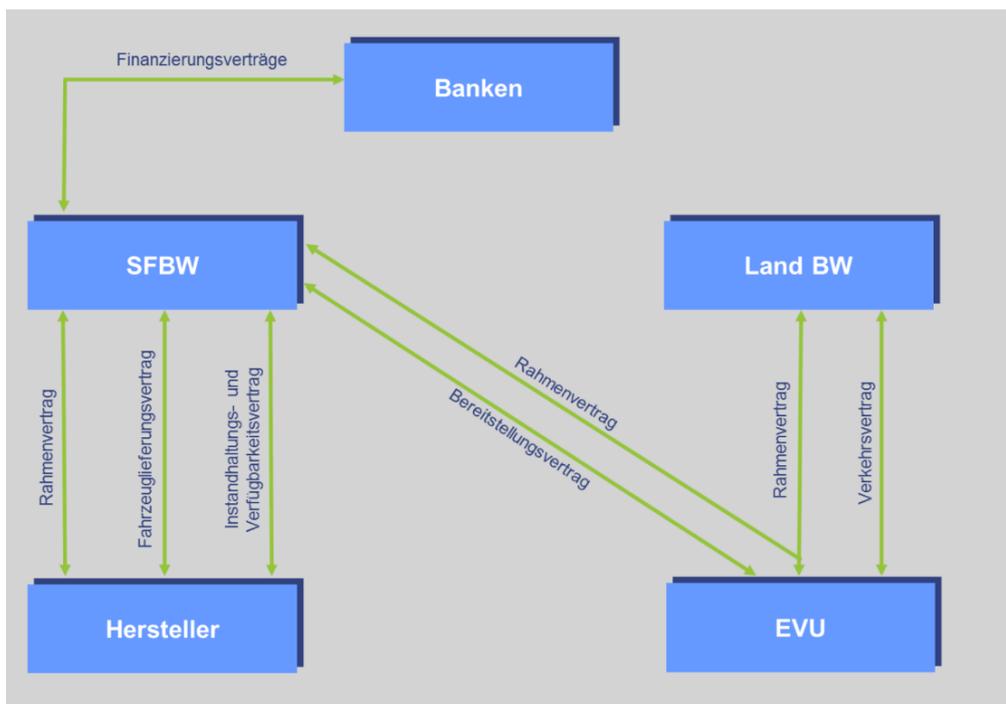
Die SFBW wird mit dem Hersteller folgende Verträge abschließen:

- Rahmenvertrag
- Fahrzeuglieferungsvertrag
- Instandhaltungs- und Verfügbarkeitsvertrag

Außerdem wird die SFBW

- für neue vom Land ausgeschriebene Verkehrsleistungen im Netz Stuttgart – Bodensee mit dem/ den Eisenbahnverkehrsunternehmen des Verkehrsvertrages einen Bereitstellungsvertrag abschließen, um dem Eisenbahnverkehrsunternehmen die Fahrzeuge bereitzustellen. In diesen Verträgen übernimmt der Hersteller auch die Wartung- und Instandhaltung.
- 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 sind 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 bis zur vollständigen Abwicklung des Fahrzeuglieferungsvertrages und des Instandhaltungs- und Verfügbarkeitsvertrages.

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 vsl. 120 – 130 Fahrzeuge als Festbestellung. Diese umfasst den Betriebsbedarf, die Betriebsreserve und den vom Hersteller vorgegebenen Instandhaltungsbedarf.
- Die SFBW darf binnen gestaffelter Fristen weitere Fahrzeuge zu vertraglich fortgeschriebenen Preisen nachbestellen (insg. voraussichtlich bis zu 100 Fahrzeuge zzgl. vom Hersteller vorgegebene Reserve)

- 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 einen festgelegten Energieverbrauch der Fahrzeuge auf einem Testring sowie für einen Klimaversuch in einer Klimakammer für vier ausgewählte Mustertrassen.

Jedes Fahrzeug ist 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 innerhalb von 30 Jahren 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 30 Jahre 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 30 Jahre verfügbar. Er ergreift alle dafür erforderlichen Maßnahmen.
- Der Hersteller führt die werterhaltende Instandhaltung der Fahrzeuge durch, so dass diese geeignet sind, 30 Jahre uneingeschränkt eingesetzt werden zu können.
- Die SFBW legt die Fahrpläne fest, auf deren Grundlage der Hersteller die Fahrzeuge verfügbar halten muss.
- Die Entscheidung über die Instandhaltung und Wartung der nachbestellten Fahrzeuge wird vom Auftraggeber im Laufe des Verfahrens getroffen.

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 Reinigung 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

- Der Hersteller garantiert den Energieverbrauch der Fahrzeuge in festgelegten Nachweisverfahren auf einem Testring und in einer Klimakammer.

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 Instandhaltungs- und Betriebsreserve

- Die SFBW gibt in den Vergabeunterlagen zur Aufforderung eines letztverbindlichen Angebotes die Anzahl der Fahrzeuge für die Betriebsreserve für den uneingeschränkten Betrieb in den zu betreibenden Schienennetzen vor
- Weitergehende Reservefahrzeuge, insbesondere für die Instandhaltungsreserve, bestimmt der Hersteller.

4.3.7 Laufzeit

Der Vertrag beginnt zum [Datum wird im Verhandlungsverfahren festgelegt]. Jedes Fahrzeug unterliegt mit dessen Abnahme dem Instandhaltungs- und Verfügbarkeitsvertrag.

Der Vertrag endet für alle Fahrzeuge im Jahre 2055.

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.

5 Zeitplan

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

Verfahrensstand	Geplanter Zeitpunkt
Bekanntmachung des Teilnahmeverfahrens im EU-Amtsblatt	Vsl. Juli 2020
Durchführung des Teilnahmeverfahrens und Abgabe der Teilnahmeanträge	Vsl. Ende August 2020
Bereitstellung der Vergabeunterlagen im Vergabeportal	Vsl. September 2020
Bietergespräche	Vsl. bis Januar 2021
Bereitstellung der finalen Vergabeunterlagen im Vergabeportal	Vsl. Januar 2021
Abgabe des finalen Angebotes	Vsl. März/ April 2021
Zuschlag	Vsl. Juni /Juli 2021

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.