

Ostair, an-Vín: Public transport services by railways

OJ S 236/2019 06/12/2019

Fógra réamhaisnéise maidir le conradh seirbhíse poiblí

Seirbhísí

Bunús dlí:

Rialachán (CE) Uimh. 1370/2007

Alt I: Údarás inniúil

I.1. Ainm agus seoltaí

Ainm oifigiúil: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

Seoladh poist: Radetzkystraße 2

Baile: Wien

Cód NUTS: AT Österreich

Cód poist: 1030

Tír: An Ostair

Teagmhálaí: Abt. II/Infra 3 – Öffentlicher Personennah- und -regionalverkehr (ÖPNRV) – zu

Handen von: Frau DI Martina Schalko

Ríomhphost: infra3@bmvit.gv.at

Guthán: +431 71162-652401

Facs: +431 71162-652499

Seoladh/seoltaí idirlín:

Príomhsheoladh: www.bmvit.gv.at

I.2. Dámhachtain conartha thar ceann údaráis inniúla eile

I.3. Cumarsáid

Is féidir tuilleadh faisnéise a fháil ó an seoladh thuasluaite

I.4. Cineál údaráis inniúil

Aireacht nó aon údarás náisiúnta nó feidearálach eile, lena n-áirítear a bhforanna réigiúnacha nó áitiúla

Alt II: Cuspóir

II.1. Raon feidhme an tsoláthair

II.1.1. Teideal

Erbringung von Verkehrsdienstleistungen im Schienenpersonennah- und -regionalverkehr (SPNV) in den Bundesländern Wien, Niederösterreich und Burgenland

II.1.2. Príomhchód CPV

60210000 Public transport services by railways

II.1.3. An cineál conartha

Seirbhísí

Limistéir arna gclúdach ag seirbhísí iompair poiblí:

Seirbhísí iompar ar iarnród

II.2. Cur síos

II.2.3. Láthair feidhmíochta

Cód NUTS: AT1 Ostösterreich

Cód NUTS: AT111 Mittelburgenland

Cód NUTS: AT112 Nordburgenland

Cód NUTS: AT12 Niederösterreich

Cód NUTS: AT13 Wien

Cód NUTS: AT222 Liezen

Cód NUTS: AT223 Östliche Obersteiermark

Cód NUTS: AT224 Oststeiermark

Cód NUTS: AT314 Steyr-Kirchdorf

Príomhshuíomh nó príomhláthair na feidhmíochta: Bundesländer Wien, Niederösterreich und Burgenland (AT1)

II.2.4. Cur síos ar an soláthar

Eine Konkretisierung des Auftragsgegenstands, Beschreibung betroffener Strecken und des jeweiligen Systemangebots sowie ein dem aktuellen Entwurfsstand entsprechender Musterfahrplan, der noch Änderungen in der Planung und trassentechnischen Umsetzbarkeit unterliegt, sind auf der Homepage des BMVIT abrufbar:

<https://www.bmvit.gv.at/verkehrsdienstevertraege>

Auftragsvolumen: rd. 405 Mio. Zugkm

Für die Erbringung der Verkehrsdienste sind grundsätzlich die bereits im Einsatz befindlichen Bestandsfahrzeuge (1 Stück Talent 4023, 67 Stück Talent 4024/4124, 121 Stück Desiro Mainline, 294 Stück Doppelstockwagen, 13 Stück Desiro Classic 5022) sowie erforderlichenfalls weitere Bestandsfahrzeuge der Baureihen 4020, CRD und 5047 zu verwenden. Im Rahmen der Vertragslaufzeit sind als Ersatz nichtbarrierefreien Rollmaterials, für Leistungsausweitungen bzw. für die Leistungserbringung auf von Umstellung auf Elektrifizierung betroffenen Strecken schrittweise elektrisch betriebene Nahverkehrszüge mit folgenden Eigenschaften einzusetzen:

— Doppelstock-ETW lang: Länge: rund 150 m; Anzahl Türen: mindestens 12 pro Fahrzeugseite; Breite Türen: rund 1 300 mm; Einstiegshöhe: 600 mm über Schienenoberkante; Höchstgeschwindigkeit: zumindest 160 km/h,

— Doppelstock-ETW kurz: Länge: rund 100 m; Anzahl Türen: mindestens 8 pro Fahrzeugseite; Breite Türen: rund 1 300 mm; Einstiegshöhe: 600 mm über Schienenoberkante; Höchstgeschwindigkeit: zumindest 160 km/h,

— Einstöckiger ETW: Länge: rund 75 m; Anzahl Türen: mindestens 6 pro Fahrzeugseite; Breite Türen: rund 1 300 mm; Einstiegshöhe: 600 mm über Schienenoberkante; Höchstgeschwindigkeit: zumindest 160 km/h.

Zudem sollen die Fahrzeuge folgende Eigenschaften vorweisen: Barrierefreiheit, Klimatisierung, Fahrgastinformationssysteme, Sanitäranlagen, Mehrzweckabteil, für die Leistungserbringung notwendige Zulassungen.

Zusätzlich ist folgende Option im Rahmen der Vertragslaufzeit im Hinblick auf die vertragsgegenständliche Leistung vorgesehen:

— Schrittweiser Ersatz von auf folgenden Linien eingesetzten Fahrzeugen (einzeln abrufbar):

— St. Pölten – Krems – Hadersdorf – Horn – Sigmundsherberg,

— St. Pölten – Traisen – Schrambach/Hainfeld,

— (St. Pölten –) Pöchlarn – Scheibbs,

— (Wr. Neustadt –) Leobersdorf – Weißenbach-Neuhaus,

— (Wien –) Wr. Neustadt – Bad Fischau-Brunn – Gutenstein,

— (Wien –) Wr. Neustadt – Bad Fischau-Brunn – Puchberg/Schneeberg,

— (Wien –) Wr. Neustadt – Aspang – Friedberg – Hartberg,

— (Wr. Neustadt –) Felixdorf – Traiskirchen Lokalbahn – Kledering – Wien Hbf,
— durch Fahrzeuge mit folgenden Eigenschaften
— fahrdrahtunabhängiger Antrieb,
— Einstiegshöhe: 600 mm über Schienenoberkante; Höchstgeschwindigkeit: zumindest 120 km/h bzw. 160 km/h (insbesondere bei Durchbindungen auf elektrifizierte Strecken); Länge: rund 50 m bzw. rund 75 m,
— zudem sollen die Fahrzeuge folgende Eigenschaften vorweisen: Barrierefreiheit, Klimatisierung, Fahrgastinformationssysteme, Sanitäranlagen, Mehrzweckabteil, für die Leistungserbringung notwendige Zulassungen.
Bedingung für die Möglichkeit des Auftraggebers, diese Option zu ziehen, ist, dass die betreffenden Strecken bis zum Fahrplanwechsel 2021/22 nicht elektrifiziert wurden oder ein Weiterbetrieb der notwendigen Anzahl an bestehenden Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor aufgrund veränderter gesetzlicher Bestimmungen nicht mehr möglich oder die weitere Instandhaltung dieser Fahrzeuge nicht mehr wirtschaftlich ist.
Der Vertrag wird als Nettovertrag konzipiert, das Erlösrisiko liegt beim Auftragnehmer. Auf den im Rahmen der Beauftragung zu erbringenden Leistungen sind grundsätzlich die Tarife der jeweiligen Verkehrsverbünde gültig. Über die Ausgabe von Fahrkarten zu unternehmensspezifischen Tarifen hat sich das Eisenbahnunternehmen gegebenenfalls mit der Auftraggeberin sowie den jeweiligen Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften ins Einvernehmen zu setzen. Der nunmehr zu vergebende Dienstleistungsauftrag führt zu einer Qualitätsverbesserung.
(cineál agus cainníocht na seirbhísí nó tásc faoi éilimh agus riachtanais)

II.2.7. Dáta tosaithe beartaithe agus fad an chonartha

Ag tosú: 13/12/2020 Fad ina mhíonna: 108

Alt IV: Nós imeachta

IV.1. An cineál nós imeachta

Dámhachtainí díreacha le haghaidh iompar ar iarnród (Airteagal 5(6) de 1370/2007)

Alt VI: Faisnéis chomhlántach

VI.1. Faisnéis bhreise

Die Republik Österreich, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, als zuständige Behörde gemäß Art. 2 lit b VO (EG) 1370/2007 beabsichtigt über die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH) als Auftraggeberin einen Dienstleistungsauftrag gemäß Art. 5 Abs. 6 VO (EG) Nr. 1370/2007 direkt an die ÖBB-PV AG zu vergeben. Auftraggeberin der beabsichtigten Direktvergabe im Sinne des § 2 Z 5 BVergG 2018 wird ausschließlich die SCHIG mbH. Diese soll den Dienstleistungsvertrag mit dem Eisenbahnverkehrsunternehmen in eigenem Namen und auf eigene Rechnung abschließen. Nachdem die SCHIG mbH ein Rechtsträger gemäß Art 126b Abs 2 B-VG ist, handelt es sich um eine Vergabe im Vollziehungsbereich des Bundes gemäß Art 14b Abs 2 Z 1 lit c B-VG (vgl. VwGH 21.12.2016, Ra 2016/04/0139-3).

Die zu erbringende Zugkm-Leistung unterliegt ausschließlich von der SCHIG mbH abzurufenden Anpassungen (Reduzierung/Ausweitung) aufgrund von laufenden Änderungen der Verkehrsbedürfnisse hinsichtlich geänderter demographischer, wirtschaftlicher oder infrastruktureller Rahmenbedingungen, insbesondere im Zuge des jährlichen Fahrplanwechsels. Solche Anpassungen der geschuldeten Leistung sind vertragsimmanente Erfüllungshandlungen. Leistungsanpassungen in Form von Mehrleistungen/Reduktionen von

Zugkm sowie deren Auswirkungen auf den Gesamtabgeltungsbetrag dürfen insgesamt nicht mehr als Plus/Minus 15 % des Auftragswerts des Gesamtangebots (exkl. Valorisierung) während der gesamten Vertragslaufzeit betragen. Kosten-/kilometerneutrale Umschichtungen sind jederzeit zulässig.

Der Leistungszeitraum des gegenständlichen Auftrags durch die zuständige Behörde ist mit Fahrplanwechsel 2029/30 beschränkt.

Da

1) § 151 Abs. 2 Bundesvergabegesetz 2018 diese in Art. 5 Abs. 6 VO (EG) 1370/2007 zugelassene Direktvergabe ausdrücklich einräumt;

2) durch die Wahl eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens von bisher von der ÖBB-Personenverkehr AG erbrachten SPNV-Leistungen der zuständigen Behörde Kosten entstehen, deren Kompensation durch ein wettbewerbliches Vergabeverfahren nicht zu erwarten ist und darüber hinaus;

3) eine zur effizienten und kurzfristigen Erreichung der verkehrspolitischen Zielsetzungen erforderliche Harmonisierung des derzeit bestehenden dualen Bestellsystems und

4) die Steigerung der Wirtschaftlichkeit und Qualität der bestehenden gemeinwirtschaftlichen SPNV-Leistungen auch in einem direkt vergebenen öffentlichen Dienstleistungsauftrag sichergestellt werden kann,

Entspricht die Wahl eines direkten Vergabeverfahrens an die ÖBB-Personenverkehr AG am besten den Anforderungen der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit auf der Grundlage der Ordnungsmäßigkeit und Rechtmäßigkeit.

Die Auftraggeberin behält sich eine vorzeitige Kündigung, unter Bedingungen, die im Rahmen der Vertragsverhandlungen fixiert werden, vor. Die Auftraggeberin behält sich einen Widerruf dieser Vorinformation aus nach Auftraggebersicht wichtigen Gründen vor.

Die gegenständliche Vorinformation ersetzt die am 4.12.2018 im Supplement zum Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlichte Vorinformation (Zahl [2018/S 233-533558](#)). Die mit der Vorinformation vom 4.12.2018 (Zahl [2018/S 233-533558](#)), abgesendet am 30.11.2018, bekanntgemachte Wahl des Vergabeverfahrens wird hiermit zurückgezogen (Widerruf der dort genannten Direktvergabe gemäß Art. 5 Abs. 6 VO (EG) 1370/2007). Es gilt damit ausschließlich die mit der gegenständlichen Vorinformation bekannt gemachte Wahl der Direktvergabe gemäß Art. 5 Abs. 6 VO (EG) 1370/2007 für die Erbringung von Verkehrsdienstleistungen im Schienenpersonennah- und -regionalverkehr (SPNV) in den Bundesländern Wien, Niederösterreich und Burgenland.

VI.4. Dáta seolta an fhógra seo

04/12/2019