

Übersicht Bieterfragen und Antworten der Vergabestelle

Stand: 04.03.2026

Lfd. Nr. 1		
a)	Bezug	Vergabeunterlagen - FL 634; hier: Punkt 3 „Ausführungsfristen“
b)	Bieterfrage(n)	<i>Allgemein; Lieferzeit:</i> <i>Hintergrund:</i> <i>Mit einer möglichen Lieferzeit bis 2028 ist diese sehr großzügig kalkuliert. Einerseits betrachten wir das natürlich als Entgegenkommen. Andererseits lehrten uns die unruhiger gewordenen, vergangenen Jahre, wie schwierig es geworden ist, sich preislich über so lange Zeitspannen festzulegen.</i> <i>Bieterfrage:</i> <i>Ist auch eine frühere Fertigstellung und Auslieferung möglich?</i>

c)	Antwort(en) / Hinweis(e)	<i>Eine Fertigstellung und Auslieferung einschließlich erfolgreicher Endabnahme durch den Auftraggeber des Gefangenentransportomnibusses vor dem 30.11.2028 (Ausführungsfrist - vgl. FL 634) ist möglich, soweit die dazugehörige Rechnungslegung durch den Auftragnehmer ein Zahlungsziel nicht vor dem 01.01.2028 ausweist.</i>
Lfd. Nr. 2		
a)	Bezug	Vergabeunterlagen - LB GTO 2028 ; hier: Abschnitt II „Technische Anforderungen an das Fahrzeug“ - Unterabschnitt 4 „Motor / Getriebe / Fahrzeug“ - Punkte 4.2 und 4.10
b)	Bieterfrage(n)	<i>Unterpunkt 4.10 Ihres Leistungsverzeichnisses;</i> <i>Leistungsübertragung durch Wandler – Lastschaltgetriebe:</i> <i>Hintergrund:</i> <i>Wir können Ihr Ansinnen sehr gut nachvollziehen. Lastschaltgetriebe in Verbindung mit leistungs- und drehmomentstarken Motoren stellen derzeit das Nonplusultra der Antriebstechnik für die meisten Omnibusse dar.</i> <i>Dank unterbrechungsfreier Zugkraftentfaltung bieten sie höchsten Komfort. Und sie kennen, im Gegensatz zu automatisierten, mechanischen Leistungsübertragungen weder ein Verhaspeln im Auffinden des passenden Ganges, noch Axialkräfte auf die Kurbelwelle, verschleißende Reibkupplungen und auch nicht die Tendenz der automatisierten, mechanischen Getriebe, dass die Fahrzeuge bei längeren Rangiervorgängen zu schwer kontrollierbarem Springen neigen.</i> <i>Für viele Einsätze stellen sie deshalb die Erste Wahl dar, und würde es nach uns gehen, würden wir Gefangenentransportbusse ausschließlich mit Wandlergetrieben ausstatten.</i> <i>Diese Art von Getrieben sind für Eingangsrehmomente bis 2.800Nm verfügbar.</i>

		<i>Allerdings mauern alle großen Hersteller von Chassis bzw. kompletten Reisebussen. Dies, weil sie die jeweils hauseigenen, automatisierten Getriebe protegieren und Wandlerautomaten, sollten sie sich jemals im Programm befunden haben, sukzessive aus diesem wieder entfernen. Dieser Trend ist im Moment eindeutig und wäre nur umkehrbar, wenn man große Stückzahlen auf einmal abnähme. Leider ist das so, und es ist unbefriedigend.</i> <i>Resultat: bei Ihnen ein Ausschlusskriterium, für Bieter sehr schwierig zu erfüllen.</i> <i>Bieterfrage:</i> <i>Sollte der Markt die geforderte Kombination aus leistungsstarkem Antrieb und Leistungsübertragung nicht hergeben, ist dann auch möglich:</i> <i>- Einen leistungsschwächeren Motor (ca. 300kW) mit Lastschaltgetriebe anzubieten?</i> <i>- Anstelle des Lastschaltgetriebes den geforderten, starken Antriebsmotor in Verbindung mit einem automatisierten Getriebe zu offerieren?</i>
c)	Antwort(en) / Hinweis(e)	<i>Vor dem Hintergrund des Einsatzzweckes und insbesondere der Topographie des Einsatzgebietes des Gefangenentransportomnibusses ist ein leistungsstarker Antrieb mit einer Motorleistung von mindestens 352 kW erforderlich.</i> <i>Darüber hinaus ist die Forderung respektive zwingende Verwendung eines Automatikgetriebes in Wandlerausführung auch mit Blick auf die zukünftig zu erwartende nicht unerhebliche Anzahl von (langen) Rangiertvorgängen mit dem Fahrzeug notwendig. Dies resultiert auch aus der in jeder vom Gefangenentransportomnibus angefahrenen Liegenschaft vorhandenen verkehrstechnischen Infrastruktur.</i>

Lfd. Nr. 3		
a)	Bezug	Vergabeunterlagen - LB GTO 2028; hier: Abschnitt II „Technische Anforderungen an das Fahrzeug“ - Unterabschnitt 10 „Armaturenbrett“ - Punkt 10.2
b)	Bieterfrage(n)	<i>Unterpunkt 10.2 Ihres Leistungsverzeichnisses;</i> <i>Einbauort Kühlschrank:</i> <i>Hintergrund:</i> <i>Die Unterbringung des vorderen Kühlschranks im Bereich der Instrumententafel ist bei Reisebussen üblich, weil es in diesem Bereich keine anderen, praktikablen Installationsorte dafür gibt. Besonders glücklich ist der Einbauort unter dem Brennglas der Windschutzscheibe aus Sicht des nutzbaren Raumes, vor allem aber aus energetischer Sicht nicht.</i> <i>Bieterfrage:</i> <i>Im Gefangenentransportbus bieten sich andere, kühlere Installationsorte für den Kühlschrank an, an denen dieser auch der bestnutzbaren Quaderform Rechnung tragen kann. Soll der Kühlschrank für die Nutzung durch die Crew dennoch im Bereich der Armaturentafel installiert werden?</i>
c)	Antwort(en) / Hinweis(e)	Ja, der Kühlschrank soll wie gefordert im Armaturenbrett des Gefangenentransportomnibusses integriert werden.

Lfd. Nr. 4		
a)	Bezug	Vergabeunterlagen - LB GTO 2028; hier: Abschnitt IV „Allgemeine Anforderungen“ - Unterabschnitt 29 „Logistik / Wartung / Kosten des Fahrzeuges“ - Punkt 29.1
b)	Bieterfrage(n)	<i>Unterpunkt 29.1 Ihres Leistungsverzeichnisses;</i> <i>Bewertung der Entfernung zum Herstellerwerk:</i> <i>Hintergrund:</i> <i>EU – weite Ausschreibung müssen diskriminierungsfrei sein. Gleichzeitig tauchen Bepunktungen der Entfernung zwischen Herstellungs- und Einsatzort, speziell bei Ausschreibungen für Gefangenentransportbusse, in letzter Zeit verstärkt auf. Deshalb haben wir recherchiert.</i> <i>Ergebnis der Recherche:</i> <i>Grundsätzlich gilt das Gebot der Diskriminierungsfreiheit uneingeschränkt. Wird eine solche Bewertung dennoch vorgenommen, muss sie gut begründet sein und rangiert juristisch in jedem Falle in einem Graubereich.</i> <i>Bieterfrage:</i> <i>Soll dieser Passus trotzdem bestehen bleiben?</i>

c)	Antwort(en) / Hinweis(e)	<i>Ja, und zwar aus folgenden Gründen:</i> <i>Zum einen sind insbesondere mit Blick auf den Umfang und die Komplexität der Herstellung eines Gefangenentransportomnibusses als Sonderfahrzeug in Einzelanfertigung zwingend Ausbaubesprechungen zwischen Hersteller und Auftraggeber, unangekündigte Ausbauüberwachungen durch den Auftraggeber sowie neben der Endabnahme auch Zwischenabnahmen durch den Auftraggeber erforderlich. Diese finden naturgemäß vor Ort im Herstellerwerk (Ort des Aufbaus) statt.</i> <i>Zum anderen hat die Erfahrung vergangener Vergabeverfahren für die Beschaffung von Sonderfahrzeugen gezeigt, dass im Verlauf der gesamten Nutzungsdauer mindestens einmal ein Fall der Gewährleistung bezogen auf den Ausbau - und nicht auf das Grundfahrzeug - eintritt und insoweit das Fahrzeug zur Inanspruchnahme der Gewährleistung (Schadensbehebung) zum Herstellerwerk (zurück) verbracht werden muss. Im Hinblick darauf, dass es keinen Markt zur Anmietung von Sonderfahrzeugen und insbesondere von Gefangenentransportomnibusses gibt, ist eine bei Eintritt eines solchen Falles entstehende Ausfallzeit des Gefangenentransportomnibusses so gering wie möglich zu halten. Gleiches gilt im Übrigen bei erforderlichen Instandsetzungen von Ausbaukomponenten außerhalb des Gewährleistungszeitraums.</i> <i>Insoweit trägt die transparent in den Vergabeunterlagen (LB GTO 2028) unter Punkt 29.1 dargestellte Bepunktung im Rahmen der Bewertung der Angebote den beiden vorgenannten Umständen diskriminierungsfrei Rechnung. Darüber hinaus ist sie auftragsbezogen und bewertet lediglich die Auswirkung der Entfernung zum Herstellerwerk im Hinblick auf die vorgenannten Aspekte.</i>
----	---------------------------------	--