

Ausschreibung III

3. Marktumfrage zum Abschluss eines "Construct to use"-Vertrags im Watertruck+-Projekt

Veröffentlichungsdatum: 1. Dezember 2017.

Abgabefrist für Submissionen:
15. Januar 2018 um 10:00

Inhalt

1	Was ist Watertruck	3
2	Watertruck+.....	3
3	Öffentlich-Private Zusammenarbeit.....	4
4	Grund zur Ausschreibung III.....	5
5	Ablauf	6
6	Methodologie.....	7
7	Vorlage für Submissionen	11
8	Timing.....	11

1 Was ist Watertruck

Watertruck+ ist ein innovatives Konzept für den Gütertransport auf kleinen Wasserwegen (CEMT I-IV), das das wirtschaftliche Potenzial einer Region mittels Einsatz von kleinen, selbstfahrenden oder nicht selbstfahrenden, standardisierten Schubleichtern heben kann. In Kombination mit großen oder kleinen, umweltfreundlichen Schubboote für die Konvoifahrt garantiert das Konzept eine maximale Betriebsflexibilität unter Beibehaltung maximaler regionaler Deckung durch den Verbund kleiner Binnenwasserwege mit dem TEN-T Netzwerk.

Das Watertruckkonzept schafft eine einheitliche Standardausführung für verschiedene Arten von kleinen Schubleichtern, die zur Befriedigung von betrieblichen Anforderungen von besonderen Gütern verändert werden kann. Antriebsarten, Ladeluken, Pumpsysteme, ein kleiner Kran usw. können zugefügt oder entfernt werden, ohne größere Auswirkung auf die Gesamt-Schiffsrumpfstruktur.

Die standardisierten Schubleichter sind zur Beförderung von verschiedenen Güterarten und zu einer erhöhten Transportkapazität (sowie in Gewicht als auch in Volumen) entworfen worden.

Die betriebliche und wirtschaftliche Rentabilität des Konzepts wurde während des zwischen 2010 und 2014 durchgeführten Interreg-Projekts Watertruck (<http://watertruck.be/>) untersucht. Schlussfolgernd entdeckte man u.a. den Bedarf an Innovation und für einen Masterplan für zukünftige Beförderungen auf kleinen Wasserwegen in Europa, die die Wettbewerbssituation von Binnenschifffahrt gegenüber Straßentransport verbessert.

2 Watertruck+

Das Watertruck+ Projekt, ein TEN-T/CEF-Projekt, zielt darauf ab, eine ergänzende Lösung zu den bestehenden Binnenwasserwegen zu schaffen. Ziel ist es, den Markt mit Geschäftsszenarien für eine große, europäische Schiffsflotte auszurüsten, indem das Watertruck-Konzept in verschiedenen europäischen Regionen auf den Markt gebracht wird.

Als erster Schritt sollten gewisse Standards zur Verbesserung der Zwischenbetriebnahme der Schiffe, sowie im Fahrtenbereich als auch bei der Frachtart, entwickelt werden. Innerhalb der ersten Phase der europäischen Marktausbreitung sollte eine kleine Flotte gebaut und während einer Probephase eingesetzt werden, in der ein spezielles Gütervolumen jährlich befördert wird.

Die Schiffe werden speziell für die Nutzung von festgestellten Güterarten gebaut. Das Ziel des Projekts ist die Nutzung von Watertrucks auf Frachtläufen, die nicht von der bestehenden Flotte befördert werden und somit den Marktanteil von Binnenwasserwegen im europäischen Modal Split zu erhöhen.

Zusätzlich soll der Schiffsbau während der Ausführung in der Testphase Gegenstand zur bestmöglichen Einhaltung der CO₂-Emissionsreduzierung um mindestens 25% im Vergleich zu den Emissionen des bestehenden Binnenwasserwege-Flotte sein und ein Schadstoffemissionsniveau erreichen, das zumindest den Emissionskriterien der EURO VI-Standards für Straßentransport oder ähnlichen entspricht.

Diese Testphase soll uns mehr Informationen über folgendes verschaffen:

- ✓ die Baukosten, durch Bemühungen, eine größere Standardisierung und ein modulares, strukturelles Design zu erzielen.
- ✓ die Betriebskosten, als Ergebnis von Bemühungen, eine andere Logistikorganisation und leistungsstärkere Antriebssysteme einzusetzen.

Diese Parameter werden mit finanziellen Hilfsmitteln, der Finanz-Toolbox, kombiniert. Diese Finanz-Toolbox wird verfügbare finanzielle Hilfsmittel umfassen, die die Einführung des Konzepts in Europa unterstützt. Die Betriebs-Parameter und die Finanz-Toolbox gehen aus einem Masterplan hervor, der unter Anregung von privaten Investitionen aus Geschäftsszenarien für den Neubau einer europaweiten Watertruck-Flotte besteht.

Unter dem Anreiz von Privatinvestitionen wird das Aufkommen einer großen Flotte von einheitlichen standardisierten und modular einsatzfähigen Schiffen auf dem Markt die Art des Bereichs verändern. Damit soll eine große Flotte von Watertrucks eine Standardinvestition im Bereich des Binnenwasserwegetransports (vergleichbar mit Investitionen in Güterzügen beim Straßentransport) und nicht nur eine auf eine Sondersituation basierte einmalige Investition werden (so wie speziell angefertigte Schiffe, die zur Bedienung einer speziellen Region oder eines Frachtlaufs entworfen wurden).

3 Öffentlich-Private Zusammenarbeit

Folgende Parteien sind momentan im Watertruck+-Projekt vertreten.

Regierung von Flandern

Am 11. September 2014 rief die Europäische Kommission zu Vorschlägen der 2014 CEF Transport Aufforderung - Multi-Annual Work Programme auf. Am 26. Februar 2015 legte die vom flämischen Minister Ben Weyts vertretene Regierung von Flandern einen Antrag für das Watertruck+-Projekt vor.

Dies führte zur Unterzeichnung einer Billigungsvereinbarung zwischen INEA und der Regierung Flanderns am 4. Dezember 2015, in der Waterwegen & Zeekanaal NV als Federführer auftreten.

Ausführende Organe - bvba Watertruck+

Die Regierung Flanderns berief VIM (Flanderns Mobilitätsinstitut) vzw, Waterwegen & Zeekanaal nv und De Vlaamse Waterweg (vormals nv De Scheepvaart) als Mandanten zur Projektausführung, in der ein Sonderfahrzeug (SPV) bvba Watertruck+ eingerichtet wurde.

Bvba Watertruck+ ist für die Projektentwicklung, das Design (Standardisierung, Design, Innovation), den Bau und die Auslieferung der Schiffe an die Betreiber, die Erstellung eines Masterplans, die Verbreitung der Projektergebnisse und Kommunikation zuständig. Die öffentlichen Parteien sind die Initiatoren des Watertruck+-Projekts und waren auch im vorgehenden Interreg-Projekt eingebunden. Sie sind die Begründer von bvba Watertruck+.

Betreiber

Als Ergebnis von Ausschreibung I und II unterzeichneten die Betreiber De Cloedt und André Celis die Vereinbarung "Construct to use". Mit diesen Einzelvereinbarungen verpflichten sie sich durch Mitfinanzierung von mindestens 50% des Baus von 10 selbstangetriebenen CEMTI-Schubleichter, 6 CEMT IIL-Schubleichter, 2 CEMT IIS Schubleichter und einem kleinen Schubboot im Watertruck+-Projekt. Sie setzen diese Schiffe ein in ihrem Betrieb.

Verlader

In Ausschreibung I unterzeichneten Verlader und Waterwegen & Zeekanaal (Projekt Nieuwe Stede) eine Vereinbarung, in der sie sich durch einen öffentlichen Ausschreibungsprozess zur Ernennung eines Betreibers für die Beförderung von 415.000 Tonnen über 7 Jahre verpflichten. Dabei sollen sie die Verkehrsverlagerung von Frachtläufen auf Wasserbeförderung fördern.

4 Grund zur Ausschreibung III

In Anbetracht zur Unterbreitung eines Projektentwurfs für CEF, organisierte VIM, als einer der öffentlichen Partner, eine Marktbeobachtung.

So viele öffentliche sowie private Anteilseigner wie möglich wurden zu diesem Zweck in zwei Phasen kontaktiert. Die Anfangsphase fand Ende 2014 statt, in der diese Anteilseigner auf verschiedene Weise angesprochen wurden, so wie durch Teilnahme an Veranstaltungen, Präsentationen auf internationalen Messen und Versammlungen aber auch durch Direktkontakt der Parteien, wobei im nachhinein Treffen mit den interessierten Parteien veranstaltet und Informationen ausgetauscht wurden.

Diese erste Phase führte zu Verhandlungen und dem Abschluss einer "Betriebsfertiger Bau"-Vereinbarung mit den drei Betreibern/privaten Partnern. Diese Vereinbarung ist als Standardvereinbarung konzipiert, die ähnlich für die drei Betreiber ist.

In einer zweiten Phase wurde eine Anzahl von möglich interessierten Kontakten noch einmal angesprochen, über die Standardvereinbarung benachrichtigt und die Gelegenheit gegeben, dem Watertruck+-Projekt durch die Unterzeichnung dieser Standardvereinbarung beizutreten.

Es wurden keine weiteren Standardvereinbarungen vor der Unterbreitung des Entwurfs unterzeichnet, so dass der Entwurf zum damaligen Stand aus Sichtweise einer Zusammenarbeit mit drei privaten Parteien unterbreitet wurde.

Zusätzlich erklärte ein Verloader während der Marktbeobachtung, dass Sie die Volumen, die ihnen momentan zur Verfügung steht (Erdabtragung für das Nieuwe Stede Projekt), über Watertruck+ auf Projektbasis befördern würden. Die Ausschreibungsabläufe ließen auch als Option, zusätzlich zum Basisangebot, freie Varianten zu.

Als Ergebnis dieser öffentlichen Ausschreibungsprozesse wurde der Vertrag für das Nieuwe Stede-Projekt einem der drei bestehenden Betreibern erteilt.

Während der Projektausführung entschieden sich drei Betreiber, die weitere Teilnahme einzustellen, da sie ihre finanziellen Zusagen nicht einhalten konnten.

Im Hinblick dieser Ergebnisse sowie der Entscheidungen des Lenkungsausschusses und des Vorstands von Watertruck+ wegen verfügbarer Budgets, möchte bbva Watertruck+ als gesetzlicher Nachfolger den vorher genannten öffentlichen Partner eine neue Ausschreibung ansetzen, nachfolgend als Call III bezeichnet. Dies verschafft den Marktparteien wieder eine Gelegenheit, unter den Bedingungen als '5. Ablauf' gekennzeichnet, eine Bewerbung abzugeben und vorbehaltlich einer Zustimmung von bbva Watertruck+, am Projekt teilzunehmen.

5 Ablauf

Basierend auf Fallrecht veröffentlichte die Europäische Kommission 2006 einen Erklärungsbericht über das für Vertragszuschläge anwendbare Gemeinschaftsrecht, die nicht oder nur teilweise den Vorgaben der öffentlichen Beschaffungsverordnung (2006/C179/02, PB., 01.08.2006) unterliegen.

Diese erklärende Stellungnahme sieht eine Richtlinie vor, die sich auf den Ablauf bezieht, wie eine entsprechende Bekanntmachung abgesichert werden soll und letztlich, wie ein Vertrag nach entsprechender Bekanntmachung abgeschlossen werden soll.

Bvba Watrtruck+ wendet diese Stellungnahme für die Durchführung von Ausschreibung III an. Sie orientiert sich primär an die Einbindung von Behörden, die Verträge zugeschlagen bekommen möchten, die nicht der Gesetzgebung des öffentlichen Beschaffungswesen unterliegen. Anwendbar sind dabei:

a) Entsprechende Bekanntmachung

Die Prinzipien der Gleichbehandlung und Nicht-Diskriminierung verlangen auch die Verpflichtung zur Transparenz, wobei jedem potentiellen Interessenten eine angemessene Anzahl von öffentlicher Einsicht zugesichert wird, um die Öffnung des Marktes für Wettbewerb abzusichern. Call II wird auf Webseiten und per Newsletter veröffentlicht. Zudem soll dieses Dokument per Mail so weit wie möglich in der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.

b) Der "Auftragszuschlag"

Von besonderer Relevanz der Organisation einer Ausschreibung ist die Vorabinformation über die geltenden Bedingungen für alle Interessenten (Teilnahmebedingungen, Auswahl- und Zulassungskriterien).

Diese Bedingungen und Kriterien werden nachfolgend noch einmal behandelt.

Die laufende Ausschreibung kann nicht als eine Bekanntmachung eines öffentlichen Beschaffungsverfahrens betrachtet werden. Demzufolge sind gesetzlich geregelte öffentliche Beschaffungsverfahren nicht anwendbar.

6 Methodologie

Bvba Watertruck+ veröffentlicht ihre Ausschreibung III auf ihrer Webseite <http://watertruckplus.eu/> und auf Webseiten der Wasserstraßenbehörden, in denen folgende Punkte detailliert beschrieben werden:

- a) der Gegenstand der Ausschreibung;
- b) die Abgabefrist für Submissionseinreichungen;
- c) die Vorbedingungen für Submissionen (siehe Ausschluß- und Auswahlkriterien);
- d) die Bewertungskriterien;
- e) die einzuhaltenden Ablaufschritte (Timing).

a) Der Gegenstand der Ausschreibung

Untenstehend befindet sich eine Auswahl für die Annahme von Interessenten zum Abschluss einer "Betriebsfertiger Bau"-Vereinbarung. Eine Modellversion dieser "Betriebsfertiger Bau" kann [über diesen Link](#) abgerufen werden (in Englisch).

Der Gegenstand der Ausschreibung betrifft folgende:

- CEMT I Schubleichter, selbst-angetrieben oder nicht,
- CEMT IIS Schubleichter
- CEMT IIL Schubleichter, selbst-angetrieben oder nicht,
- kleine Schubboote
- große Schubboote

Die wichtigsten (geschätzten) Angaben dieser Schiffe stehen in der nachfolgenden Tabelle:

	Dimensions (afmetingen)						Payload capacity				
	LOA (lengte)	BOA (breedte)	Height (holte)	Airdraft (vrije hoogte)	Light ship	Max draft	Hold volume	Hold length	Max payload	TEU	TPC / immersion
	(m)	(m)	(m)	(m)	(ton)	(m)	(m ³)	(m)	(ton)	(TEU)	(ton)
CEMT I	38,50	5,05	2,95	3,70	100,06	2,80	486	29,75	412	8	1,83
CEMT I (self-propelled)	38,50	5,05	2,95	3,70	117,28	2,80	486	29,75	395	8	1,83
CEMT II long	50,00	6,60	2,95	4,20	137,19	2,80	899	41,25	745	24	3,15
CEMT II long (self-propelled)	50,00	6,60	2,95	4,20	156,38	2,80	899	41,25	725	24	3,15
CEMT II short	40,00	6,60	2,95	4,20	115,89	2,80	681	31,25	580	20	2,49
Small pusher	12,00	5,05		3,70		1,60	overall height, elevated: 6 m				
Large pusher	16,50	8,20		4,20		2,80	overall height, elevated: 15 m				

Die verfügbaren Mengen für jeden Schiffstyp werden im Verhältnis zu den verfügbaren Subventionsbudgets und den Projektzielen bestimmt. Schiffe können bis zu 50% der Baukosten, mit einem Höchstlimit pro Schiffsart, subventioniert werden.

Nur als Hinweis und ohne Gewähr werden folgende geschätzte Baukosten und Höchstlimite als anwendbare Subventionen aufgeteilt:

	Estimated construction cost	Available subsidy
CEMT I	300 000 €	150 000 €
CEMT I (self-propelled)	750 000 €	287 500 €
CEMT II long	375 000 €	187 500 €
CEMT II long (self-propelled)	850 000 €	350 000 €
CEMT II short	325 000 €	162 500 €
Small pusher	1 250 000 €	500 000 €
Large pusher	2 000 000 €	1 000 000 €

Der Gegenstand kann unter keinen Umständen gesichert werden. Watertruck+ behält sich das Recht vor, vorstehend genannte Schiffe nicht oder nur teilweise bereit zu stellen.

b) Abgabefrist für Submissionseinreichungen

In Hinblick auf die Marktkennntnis mit dem Projekt und der Dringlichkeit die letzten Betreiber zu benennen und sie während der Verhandlungen bzgl. des Zuschlags für Bauverträge von Schubleichtern und Schubbooten (geplant für Ende 2018) einzuschließen, wird die Abgabefrist für Bewerbungen auf 15. Januar 2018, 10:00 Uhr festgelegt.

c) Die Vorbedingungen für Submissionen (siehe auch Ausschluß- und Auswahlkriterien)

Die Interessenten sollen den Vorbedingungen entsprechen, damit ihre Submissionen zugelassen werden.

- Durch Abgabe einer Submission für diese Ausschreibung, erklärt der Interessent, dass er sich nicht in einem Ausschlußstatus, wie in Abschnitt 61 der königlichen Verordnung vom 18. April 2017 zur Vergabe von öffentlichen Verträgen in Traditionsbereichen festgelegt, befindet.
- Der Interessent legt eine Verladegarantie über die Leistung der neuen Läufe vor, zumindest für die Dauer des Projekts.
- Der Interessent weist nach, dass er über angemessene Kapazität verfügt und in der Lage ist, Güter zu befördern, so bald die Schiffe verfügbar sind.
- Er muss ausreichende Finanzmittel zur Mitfinanzierung von mindestens 50% der Investitionen im Schiffsbau nachweisen (unbedingt).

d) Die Bewertungskriterien

Die Submissionen der Interessenten, die den Vorbedingungen entsprechen, werden auf der Grundlage folgender Bewertungskriterien angenommen. Alle haben eine unterschiedliche Gewichtung in der Wertung.

1) Garantierte Tonnage (25 Punkte)

Es ist wichtig, dass ein ausreichend weiter Güterlauf vorhanden ist. Der Interessent wird das vorgelegte jährliche Volumen, das er als Beförderung über Binnenwasserwege sicherstellen kann, genauer angeben. Je größer die Tonnage, desto höher ist der zu diesem Kriterium zuzurechnende Wert. Die Einstufung wird gemäß der folgenden Formel gemacht:

$$C1,i = T_i \times 25 / T_{max}$$

Wobei:

$C1,ii$ = Quotient der Submission, und "i" für dieses Kriterium.

T_{max} = Tonnage entsprechend der Submission mit der höchsten Anzahl von garantierten Tonnagen.

T_i = Garantierte Tonnage durch Interessent "i"

Bemerkung: Die angegebenen garantierten Tonnagen werden als feste Zusage in die Betriebsfertiger Bau-Vereinbarung, die zwischen bbva Watertruck+ und den Privatpartnern abgeschlossen wird, mit einbezogen. Hierbei wird auch eine Strafklausel mit einbezogen.

2) Verkehrsverlagerung (25 Punkte)

Das Verhältnis des Frachtlaufs, den die Verkehrsverlagerung zu Wasserwegen im Vergleich zum Gesamtfrachtlauf des Interessenten unter Kriterium 1 ausmacht, wird sichergestellt. Je höher der Prozentsatz, desto höher ist der zu diesem Bewertungskriterium zuzurechnende Wert.

3) Subventionsproduktivität (20 Punkte)

Um eine maximale Auswirkung von den genutzten Subventionen sicherzustellen, wird die Beziehung zwischen der garantierten Tonnage (Einstufungskriterium 1) und den investierten Subventionen berechnet (vgl. die im Gegenstand der Ausschreibung genannten erkennbaren Beträge).

Dieses Verhältnis, als Tonnen pro Euro ausgewiesen, wird wie folgt ermittelt:

$$C_{3,i} = T_i \times 20 / T_{max}$$

Wobei:

$C_{3,i}$ = Ermittlung von Interessent "i" für dieses Kriterium

T_{max} = Ergebnis, das dem Interessenten mit der höchsten Subventionsproduktivität entspricht.

T_i = Tonne/Euro für Interessent "i"

4) Mehrwert (30 Punkte)

In einer separaten Mitteilung gibt der Interessent das Ausmaß für eine konkrete Lösung an, die dieses Projekt in Hinblick auf Mobilität, Potential für Binnenwasserwege, der Umwelt usw. bietet.

7 Vorlage für Submissionen

Eine Vorlage ist [über diesen Link](#) abrufbar (in Englisch). Das vollständige Dokument muss über info@watertruck.eu eingereicht werden. Der Interessent erhält eine Bestätigung per E-Mail. Sollte dies nicht der Fall sein, so sollte der Interessent das Watertruck+ Team über +32-11 24 60 00 erreichen, um den Empfang seiner Submission zu überprüfen.

8 Timing

Die durchzuführenden Ablaufschritte sind folgende:

- Ankündigung auf der Watertruck+-Webseite am 30. November 2017.
- Einreichung von Anträgen nicht später als 15. Januar 2018, 10:00 Uhr,
- Bewertung von Anträgen gemäß den Basisbedingungen, Ausschluß- und Auswahlkriterien bis zum 30. Januar 2018,
- Bewertung von Interessenten (in engerer Wahl stehende Interessenten) basierend von Bewertungskriterien,
- mögliche Verhandlungen bzgl. der Unterzeichnung einer "Betriebsfertiger Bau"-Vereinbarung,
- Entscheidung vom Watertruck+-Vorstand nicht später als 15. Februar 2018.