



ASTRA, 19. Oktober 2018

Schnellladestationen auf Rastplätze: 1. Fragerunde

Fragen und Antworten

R424-1782

INHALTSVERZEICHNIS

Allgemeines	2
Datenblätter.....	2
Kapitel 1.3.....	3
Kapitel 1.4.....	3
Kapitel 1.5.....	3
Kapitel 1.6.....	4
Kapitel 1.7.1.....	4
Kapitel 1.7.2.....	5
Kapitel 2.5.....	5
Kapitel 3.1.4.....	5
Kapitel 4.4.1.....	6
Kapitel 5.2 - 5.6 (Kriterien)	6

Allgemeines

Frage	Antwort
Besteht die Möglichkeit, dass ein Gesuchsteller mehr als 1 Los bekommt?	Dies ist aktuell nicht vorgesehen.
Welche Art von Schweizer Partnern benötigen wir für diese Ausschreibung?	Wichtig ist die Erfüllung der Anforderungen und das dieses im Konzept überzeugend dargelegt wird.
Verlangen Sie für die Angebotsabgabe nur, dass die Dokumente aus Abschnitt 4 und Abschnitt 5 eingereicht werden (innerhalb eines 20-Seiten-Limits)?	Siehe Liste im Anhang 3, bitte auch Anpassungen bzgl. Kapitel 4.4.1 in diesem Dokument beachten.
Bezüglich des 20-Seiten-Limits: Ist dieses Seitenlimit nur für Dokumente aus Abschnitt 5 oder für alle Dokumente aus Abschnitt 4 und Abschnitt 5 zusammen.	Nur Abschnitt 5
Ist es möglich, dass erfolgreiche Bewerber anschliessend untereinander einzelne Standorte abtauschen (vor und/oder nach der Bewilligung und/oder Umsetzung)?	Grundsätzlich nicht vorgesehen. Entsprechende Anträge werden jedoch geprüft und können in begründeten Fällen bewilligt werden. (siehe auch Kapitel 2.5, Übertragbarkeit Besitzverhältnisse).
Wie werden neue Rastplätze in Zukunft vergeben?	Vorgehen wurde noch nicht definiert.
Sollten nicht alle Pakete Anbietern zugeteilt werden, wann & wie plant das ASTRA, diese freien Pakete zu vergeben? Kann ein Bewerber in dieser, oder in einer späteren Phase, weitere Pakete erhalten, sollten zu Beginn nicht alle Pakete vergeben werden?	Vorgehen wurde noch nicht definiert.
Sind Überdachungen der Ladeplätze aus Sicht ASTRA grundsätzlich zulässig?	Grundsätzlich ja, wenn es die Platzverhältnisse, die Verkehrssicherheit und die kantonalen/kommunalen baurechtlichen Vorgaben zulassen.

Datenblätter

Frage	Antwort
Gibt es eine Übersicht über geplante längere Sperrungen der Rastplätze in den nächsten Jahren?	Bereits bekannte Sperrungen sind in den Datenblättern vermerkt. Fehler sowie Änderungen bleiben vorbehalten.
Gibt es eine Übersicht, an welchen Rastplätzen bereits eine Versorgungs- und Verpflegungseinrichtung vergeben wurde und wie lange diese Verträge laufen?	Nein
Können in Zusammenhang mit der Installation von Schnellladestationen auch kleinere Bauprojekte (Immobilien; z.B. Retail-Flächen) realisiert werden, um die Rastplätze attraktiver zu gestalten? Wenn nein, welche Möglichkeiten gibt es, um ein Restaurant- oder Shoppingangebot anbieten zu können.	Nein. Grundsätzlich schränken die rechtlichen Regelungen das Angebot auf Rastplätzen auf kleinere mobile Versorgungs- und Verpflegungseinrichtungen wie Kioske oder ähnliches ein.

<p>Kann das ASTRA zu jedem Rastplatz die maximal zur Verfügung stehenden Ladeplätze nennen? Wenn nicht: wie, von wem, und wann wird dieses Maximum festgelegt?</p>	<p>Nein (siehe Kapitel 5.2, T1, Hinweise / Rahmenbedingungen). Gemäss Artikel 7a Absatz 1 NSG müssen genügend Parkmöglichkeiten für alle Strassenbenützer vorhanden sein um den Zweck von Rastplätzen zur kurzzeitigen Erholung sicherzustellen. Die maximale Anfangsausrüstung wird mit dem ASTRA vor der Umsetzung vereinbart. Spätere Anpassungen bleiben vorbehalten.</p>
<p>Hat der Betreiber der Schnellladeinfrastruktur das Vorrecht, bei der Erneuerung der Konzession für einen Verpflegungsstand bevorzugt behandelt zu werden?</p>	<p>Dies ist nicht vorgesehen, die Bewilligungen werden in separaten Verfahren vergeben (siehe https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/nationalstrassen/nationalstrassennetz/rastplaetze-verpflegung.html). Bei mehreren Gesuchen wird das bessere Angebot berücksichtigt.</p>
<p>Rastplatz Campagnola: Auf den Übersichtskarten ist der Standort als «aus beiden Fahrrichtungen erreichbar» markiert, in den Datenblättern ist nur ein Standort vermerkt (Fahrrichtung St. Margrethen). Ist der Rastplatz Campagnola in der Tat von beiden Seiten erreichbar?</p>	<p>Die Angabe in den Datenblättern ist korrekt, die Angabe auf der Übersichtskarte ist falsch.</p>

Kapitel 1.3

Frage	Antwort
<p>Es heisst, dass das Vergabeverfahren nicht dem öffentlichen Beschaffungsrecht unterliegt. Was bedeutet dies?</p>	<p>Die Vorgaben aus dem öffentlichen Beschaffungsrecht sind für diese Vergabe nicht bindend.</p>

Kapitel 1.4

Frage	Antwort
<p>Auf die Ausgewogenheit der Pakete hinsichtlich ihrer Standortattraktivität wurde hoher Wert gelegt. Welche Kriterien wurden für die Paketbildung angewendet?</p>	<p>Es wurden folgende Kriterien angewandt: Geographische Verteilung, DTV, Abstände zu vorherigen Rastplätzen/ Raststätten, qualitative Attraktivitätsmerkmale, bekannte Sperrungen.</p>

Kapitel 1.5

Frage	Antwort
<p>Ist die Höhe des Entgelts ab dem Jahr 11 als maximal CHF 7'200 (6'000 +20%) zu verstehen, oder können höhere Kosten anfallen?</p>	<p>Als Maximal zu verstehen. Bei mehr als vier Ladeplätzen kommt noch die Platzmiete hinzu.</p>
<p>Wie hoch ist das Gesamtentgelt pro Jahr für 1 ganzes Los (jeder Rastplatz des Loses besitzt maximal 4 oder weniger Ladeplätze)?</p>	<p>Das Entgelt wird pro Rastplatz erhoben. Das Entgelt pro Jahr und Paket wird individuell berechnet, da gemäss Angaben im Konzept laufend neue Rastplätze mit Ladeinfrastruktur ausgerüstet werden und das Entgelt pro ausgerüsteten Rastplatz in den ersten Jahren steigt (Phasing-in).</p>

Beträgt in jedem Fall und Jahr die Platzmiete eines zusätzlichen Ladeplatzes (ab dem 5. Ladeplatz) CHF 600 pro Jahr und Ladeplatz	Dies ist ein Minimalpreis. Der definitive Preis kann je nach Lage und Grösse eines Rastplatzes noch angepasst werden.
Ist das Entgelt auch geschuldet, wenn der Rastplatz länger geschlossen bleibt (zB wegen einem Umbau und/oder als Verwendung als Installationsplatz)?	Nein sofern die Schliessung aus nationalstrassenbedingten Gründen geschieht (z. B. Unterhalt, Ausbau der Strassenanlage etc.). Eine Entschädigung des Bundes für allfällige Umsatzeinbussen ist in jedem Falle ausgeschlossen.
Ist auch das Layout «Tankstelle» möglich (Ladestation nicht am Kopf des Ladeplatzes, sondern zwischen Ladeplätzen – mit Einbahnsystem und Zu- und Wegfahrt, welche teilweise – durch den Anbieter - gebaut werden müsste). Wenn ja, wie wird das Entgelt festgelegt? Bei welchen Standort ist dieser Setup vorstellbar?	Grundsätzlich ja, die Situation wird mit den erfolgreichen Gesuchstellern auf Wunsch individuell pro Rastplatz angeschaut. Diese Abklärungen konnten nicht im Vorfeld gemacht werden. Bei klar höherem Platzaufwand kann das Entgelt analog zu zusätzlichen Ladeplätzen angepasst werden.

Kapitel 1.6

Frage	Antwort
Ist der Netzkostenbeitrag der lokalen EVU bereits gedeckt?	Das ASTRA übernimmt die Netzanschlusskosten für die Basislösung (Vorfinanzierung). Höhere Leistungen sind durch den Betreiber zu finanzieren.
Bieten die vom ASTRA in Vorleistung erstellten Trafostationen Platz für mehr als einen Trafo?	In der Regel ja, kann aber je nach Standort nicht garantiert werden. Die Trafos werden durch die jeweiligen EVU erstellt und nicht durch das ASTRA.
Auf welcher Netzebene wird der Anbieter den Strom beziehen können?	Grundsätzlich kann die Netzebene zwischen EVU und Betreiber vereinbart werden. Die Leistung des ASTRA bezieht sich auf Netzebene 7. Abgänge auf Netzebene 7 für sonstige Bezüger auf dem Rastplatz müssen vorgesehen sein.

Kapitel 1.7.1

Frage	Antwort
Wir verstehen unter dem Begriff «Ladepunkt» ein fixes Kabel mit Stecker (männlich) oder eine Steckdose (weiblich). Ist dies korrekt?	Korrekt
Es wird suggeriert, aber nicht explizit verlangt, dass die Ladeleistung der Ladesäulen zu Beginn mindestens 150kW DC betragen soll (z.B. Anhand von 1.7.1 Begriffserklärung betreffend «Schnellladung»). Kann die zu Beginn installierte Leistung auch tiefer sein (z.B. 50kW DC)?	Ja. Die Ausführungen im Konzept zu Kapitel 5.2, T3 fliessen in die Bewertung ein.

Kapitel 1.7.2

Frage	Antwort
IOIO – Wird die Schnittstelle von PlugSurfing als Standard gesehen? Welche Kriterien wurden angewandt, dass diese und nicht andere Schnittstellen berücksichtigt wurden?	OIOI ist für die Übermittlung der dynamischen Daten (Statusänderungen eines Ladepunktes) einer der zwei akzeptierten Standards. Der andere Standard ist OICP von HUBject. Entscheidend für die Berücksichtigung dieser beiden Standards war, dass sie bereits verbreitet und in Verwendung sind.

Kapitel 2.5

Frage	Antwort
Sperrung Rastplatz: Hier heisst es, dass «Eine Sperrung [...] insbesondere auch eine ein- oder beidseitige, bzw. vollständige Schliessung der Zufahrten...» bedeuten kann. – Sind bereits Baustellen und/ oder Sperrungen einzelner oder mehrerer Rastplätze bekannt? Falls ja, wurde dies bei der Bildung der Pakete berücksichtigt?	Siehe Antworten Frage 3 (Datenblätter) und 6 (Kapitel 1.4)
Ist der Gesuchsteller bei einer längeren Sperrung eines Rastplatz, wenn der Betrieb der Ladestation nicht möglich ist, von der Zahlung des Entgelts befreit?	Siehe Antwort zu Frage 24 (Kapitel 1.5)
Die Bewilligung beträgt in der Regel 30 Jahre. Gibt es Ausnahmen von der Regel? Wenn ja, in welchen Fällen?	Die Bewilligungsdauer beträgt maximal 30 Jahre (Art. 7 Abs. 1 Bst. a NSV). Eine kürzere Dauer ist auf Wunsch des Betreibers oder im Falle von Konflikten mit den Aufgaben der Nationalstrasse möglich.
Öffentlichkeitsprinzip: Muss ein Bewerber damit rechnen, dass sein Konzept als Teil des Gesuchs im Zuge des Verfahrens der Öffentlichkeit, und damit möglichen Mitbewerbern, offengelegt wird?	Ein Gesuch zur Einsicht der Dokumente müsste gemäss BGÖ geprüft werden (Bundesgesetz über das Öffentlichkeitsprinzip der Verwaltung). Die Ausnahmeregelungen von Art. 7 BGÖ (z. B. Offenbarung von Berufs-, Geschäfts- oder Fabrikationsgeheimnissen) bleiben vorbehalten. Dokumente eines laufenden Verfahrens fallen nicht unter den sachlichen Geltungsbereich des BGÖ (Art. 3 Abs. 1 Bst. b BGÖ).

Kapitel 3.1.4

Frage	Antwort
Töchter & Mütter können laut Teilnahmebedingungen nicht einzeln eingeben. Gibt es für diese Regel eine Mindesthöhe des Aktienanteils, oder reicht bereits eine Beteiligung von zB 1%, damit die Firmen nicht einzeln eingeben können? Welches Stichdatum ist für die Besitzverhältnisse entscheidend?	Grundsatz ist, dass nicht die gleichen Personen unter verschiedenen Namen auftreten dürfen. Sofern nicht nachgewiesen werden kann, dass die Firmen unabhängig agieren, gilt die Formulierung in den Teilnahmebedingungen: "Ein Unternehmen (inkl. Tochterfirmen, andere Landesniederlassungen, etc.) darf aber nur in einem Konsortium beteiligt sein."

Können zwei Tochterfirmen der gleichen Mutter sich einzeln bewerben (die Mutter bewirbt sich selber nicht)?	siehe Frage 29
---	----------------

Kapitel 4.4.1

Die geforderten Nachweise zur technische Leistungsfähigkeit, die in Kapitel 4.4.1 beschrieben sind, wurden von verschiedenen Fragestellern kritisiert. Die Kriterien in Kapitel 4.4.1 wurden aufgestellt, um dem ASTRA als bewilligende Behörde eine gewisse Sicherheit zu geben, dass die Gesuchsteller ein Projekt in dieser Grössenordnung stemmen können und einen 30-jährigen Betrieb mit den geforderten Qualitätsanforderungen aufrechterhalten können. Die jetzige Formulierung ist aber missverständlich und schliesst zu viele Firmen aus.

Der Abschnitt 4.4.1 wird folgendermassen angepasst: Der Textabschnitt vor der Tabelle wird gestrichen und durch folgenden Text ersetzt:

Der Betreiber soll in geeigneter Form nachweisen, dass er die Fähigkeit hat, eine Ladeinfrastruktur im geforderten Umfang und in der geforderten Frist zu errichten und instand zu halten sowie die Ladungen und sämtliche administrativen Tätigkeiten (insb. Rechnungsstellung) gewährleisten kann. Dies kann beispielsweise über eine Auflistung der technischen und administrativen Partner und deren Erfahrungsausweise erfolgen. Eine Referenz kann folgende Angaben enthalten:

Die folgende Tabelle kann als Leitfaden genutzt werden.

Abschliessend wird folgender Text ergänzt:

Das ASTRA entscheidet ob die abgegebenen Nachweise die technische Leistungsfähigkeit belegen. Die Gesuchsteller haben die Möglichkeit ihre Nachweise vor dem Abgabetermin einzureichen und durch das ASTRA vorprüfen zu lassen. Eine Rückmeldung des ASTRA zur Eignung wird in der Regel innert 3 Wochen ab Erhalt der Anfrage erfolgen.

Kapitel 5.2 - 5.6 (Kriterien)

Frage	Antwort
R2: Im Zusammenhang mit der Zuteilung der Pakete - Fliesst die Geschwindigkeit der Umsetzung der Ladestationen in die Bewertung ein?	Ja (siehe Kapitel 3.2.3 und 3.2.4)
T2: Was meint das ASTRA genau mit «diskriminierungsfrei» («die Ladestationen sind bezüglich Steckertypen diskriminierungsfrei auszugestalten»)?	Siehe Erweiterte Anforderungen: "Das Angebot an Steckertypen soll sich am Marktanteil der in Verkehr stehenden Fahrzeugen, sowie an der erwarteten Marktentwicklung orientieren". Die erwartete Entwicklung und wie der Gesuchsteller darauf reagiert ist im Konzept zu beschreiben.
Z2: Gibt es bereits, oder plant das ASTRA im Zuge der Stromertüchtigung, auch das Verlegen von Kommunikationsleitungen (Telefon, Glasfaser, TV), welche für eine WLAN Anbindung vom Bewerber benutzt werden kann?	Nein. Diesbezügliche Bedürfnisse der Betreiber können vor der Umsetzung diskutiert werden um Synergien zu nutzen. Die Kosten für den Bau von Kommunikationsleitungen für den alleinigen Nutzen des Ladestationsbetreibers sind von diesem selber zu tragen.

<p>Z3: Die Anforderung des ASTRA ist, dass die Preise innerhalb eines Pakets an jedem Standort gleich sind. Was ist die Begründung des ASTRA dafür? Ist auch ein Preismodell mit einer Kombination von Einheiten möglich (z.B. Zeit & Energie & Transaktion)?</p>	<p>Grund ist eine gewisse Vorhersehbarkeit für den Kunden. Gemäss Text muss das <i>Abrechnungsmodell</i> (z.B. pro kWh oder pro Zeiteinheit) innerhalb eines Pakets identisch sein, nicht der <i>Preis</i>. Ebenso ist beim Abrechnungsmodell von z.B. pro kWh oder pro Zeiteinheit die Rede. Die Umsetzung wird im Konzept beschrieben und vom Expertengremium bewertet.</p>
<p>K2: An Standorten des öffentlichen Verkehrs sind Informationen oft nur in der jeweiligen Landessprache aufgeführt (z.B. Bahnhof). Hält das ASTRA für die Bedienungsanleitung an allen vier Sprachen fest?</p>	<p>Ja. Abweichungen können in begründeten Fällen vor der Umsetzung diskutiert werden.</p>
<p>R3: Wie plant das ASTRA, Rastplätze mit Schnellladestationen auf der Autobahn (Vorsignalisation) zu signalisieren? Unseres Wissens gibt es aktuell keine passende Signalisation.</p>	<p>Lösungen sind in Vorbereitung (Signal mit Symbol).</p>
<p>B6: Ist es ausreichend, das die Freigabe des Ladesteckers Remote, z.B. von der Hotline, durchgeführt werden kann?</p>	<p>Ja</p>