

Beratungsfolge	Sitzung am	Status	Zuständigkeit
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	12.07.2016	öffentlich	Beschlussfassung

Vergabe Externe Begleitung ÖPNV-Modellprojekt Geislingen

I. Beschlussantrag

Der Ausschuss für Umwelt und Verkehr beschließt die Vergabe der externen Beratungsleistungen an das Büro Nahverkehrsberatung Südwest, Heidelberg.

II. Sach- und Rechtslage, Begründung

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur hat zum Ende des letzten Jahres einen Landeswettbewerb „Modellvorhaben innovativer ÖPNV im ländlichen Raum“ ausgeschrieben. Das Modellvorhaben soll exemplarisch demonstrieren, wie das Ziel eines flächendeckenden Stundentakts im Sinne einer „Mobilitätsgarantie“ mit innovativen, bedarfsgesteuerten ÖPNV-Systemen auch im ländlichen Raum umsetzbar ist.

Die Verwaltung wurde vom Ausschuss für Umwelt und Verkehr am 01.12.2015 beauftragt, einen Antrag zum Landeswettbewerb einzureichen und konnte mit einem gelungenen Konzept für den Mittelbereich Geislingen überzeugen. Die Förderung wurde dem Landkreis Göppingen durch Minister Hermann mit Schreiben vom 04.03.2016 zugesprochen. Der Landkreis Göppingen erhält demnach im Rahmen der Landesförderung einen Zuschuss von 75%. Mit dem Modellvorhaben soll demonstriert werden, dass ein flächendeckender Stundentakt bis in die späten Abendstunden als überzeugende Mobilitätsalternative zum Motorisierten Individualverkehr (MIV) wahrgenommen wird und der ÖPNV auch im ländlichen Raum attraktiv gestaltet werden kann.

Die Landkreisverwaltung sieht in der konkreten Umsetzung eines derartigen Modells eine große Herausforderung, die in der konkreten Ausgestaltung des Gesamtkonzepts im Zusammenspiel aller beteiligten Verkehrsträger, Organisationen und Verwaltungen einen großen Aufwand und die Klärung komplizierter Sachfragen umfasst. Dieser breit anzulegende Abstimmungsprozess kann ohne fachliche Unterstützung Dritter durch die Landkreisverwaltung alleine nicht geleistet werden und bedarf daher zwingend externer Begleitung. Diese nimmt einen wesentlichen Posten im Finanzierungsrahmen des Modellprojekts ein und wurde bei der Antragstellung mit rd. 50.000 € veranschlagt. Insbesondere folgende Aspekte der

Beratungsleistung sind von Bedeutung:

- Begleitung bei der Konzeption einer Mobilitätszentrale
- Organisation des Mobilitätsangebots für beeinträchtigte Personen und Integration sozialer Fahrdienste und Krankenfahrten in das ÖPNV-System
- Juristische Begleitung bei sämtlichen genehmigungsrechtlichen Fragen und vertraglicher Vorbereitung der Zusammenarbeit

Die verantwortliche Projektleitung liegt über den gesamten Zeitraum beim Amt für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur des Landkreises Göppingen, das in Kooperation mit den Betreibern der Linienbündel das ÖPNV-Grundangebot unter der Vorgabe eines integralen Taktangebots Bus/Schiene überplant und dabei alternative Bedienungsformen mit einbezieht. Sie erfolgt kooperativ in enger Abstimmung mit der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg, die das Projekt von Seiten des Zuschussgebers begleitet. Die NVBW war daher auch bei der Auswahl geeigneter externer Beratungsbüros einbezogen. Im Ergebnis wurde ein Exposé (Anlage 1) abgestimmt, das bundesweit sechs Anbietern externer Beratungsleistungen mit der Anfrage eines Angebots zugeleitet wurde.

Aufgrund der hoch spezifizierten fachlichen Leistungsanfrage und den Erfahrungen der Büros haben lediglich drei Büros fristgerecht ein Angebot eingereicht.

Die Anbieter sind aus Sicht der Verwaltung grundsätzlich für eine Beauftragung geeignet. Für die differenzierte Bewertung hat die Verwaltung eine Bewertungsmatrix erarbeitet. Anhand dieser erfolgte die Wertung der Angebote. Auf dieser Grundlage hat der UVA seine Entscheidung zu treffen.

Unter Berücksichtigung aller aus den Angebotsunterlagen bewertbaren Kriterien und der vergaberechtlichen Bestimmungen empfiehlt die Verwaltung, das Büro Nahverkehrsberatung Südwest, Heidelberg, mit der externen Begleitung des Modellprojekts Geislingen zu beauftragen. Die Beratungsleistung wird mit einem Pauschalpreis in Höhe von 51.500 € angeboten

III. Handlungsalternative

Die Auswahlkriterien wurden gewertet und der Auftrag ist an den wirtschaftlichsten Anbieter zu vergeben. Erfolgt keine Vergabe an das zum Beschluss vorgeschlagene Büro, kann das Modellprojekt Geislingen nicht wie vorgesehen begonnen werden.

IV. Finanzielle Auswirkungen / Folgekosten

Für die externe Begleitung durch ein Fachbüro sind 50.000 € im Finanzrahmen des Modellprojekts berücksichtigt.

Der UVA hat in seiner Sitzung vom 01.12.2015 beschlossen, im Falle einer Zuteilung des Modellprojekts an den Landkreis für die Haushaltsjahre 2016-18

Komplementärmittel in Höhe von bis zu 261.000 € (25% der Gesamtkosten) bereitzustellen.

Die Kosten für die externe Begleitung fallen über die Haushaltsjahre 2016-18 an. Für die Haushalte 2017 und 2018 wurden entsprechende Beträge angemeldet.

Noch in 2016 anfallende Kosten (rd. 25%) für die anlaufende externe Begleitung können über vorhandene Restmittel aus Produktsachkonto 51 10 07 00 00 10000 4271000 (Kreisverkehrsplan) finanziert werden.

V. Zukunftsleitbild/Verwaltungsleitbild - Von den genannten Zielen sind berührt:

Zukunfts- und Verwaltungsleitbild	Übereinstimmung/Konflikt				
	1 = Übereinstimmung, 5 = keine Übereinstimmung				
	1	2	3	4	5
Zukunft der Mobilität	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zukunft des sozialen Zusammenlebens	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zukunft der Menschen mit Behinderung	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zukunft der Wirtschaft	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Themen des Verwaltungsleitbildes nicht berührt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

gez.
Edgar Wolff
Landrat

Modellprojekt „Innovativer ÖPNV im ländlichen Raum“ (Modellprojekt Geislingen)

Exposé

Der Landkreis Göppingen hat zum Ende des Jahres 2015 seinen Nahverkehrsplan überarbeitet. Primärer Gedanke des neuen Nahverkehrsplans ist ein Mobilitätsversprechen, welches allen Kreisbürgern ein flächendeckendes und vertaktetes Angebot, vernetzte Anschlüsse sowie eine barrierefreie und bezahlbare Mobilität sicherstellen soll.

Zentrale Ansätze des Nahverkehrsplans sind hierbei die optimale und stringente Vertaktung des Linienverkehrs mit konsequenter Ausrichtung an den Schienenpersonennahverkehr sowie die Einführung alternativer Bedienungsformen für schwächer genutzte Zeiten und Räume.

1. Ausgangslage

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur hat zum Ende des letzten Jahres einen Landeswettbewerb „Modellvorhaben innovativer ÖPNV im ländlichen Raum“ ausgeschrieben. Das Modellvorhaben soll exemplarisch demonstrieren, wie das Ziel eines flächendeckenden Stundentakts im Sinne einer „Mobilitätsgarantie“ mit innovativen, bedarfsgesteuerten ÖPNV-Systemen auch im ländlichen Raum umsetzbar ist. Der Landkreis Göppingen hat daran teilgenommen und konnte mit einem gelungenen Konzept für den Mittelbereich Geislingen überzeugen und erhält im Rahmen der Landesförderung einen Zuschuss von 75%. Mit dem Modellvorhaben soll demonstriert werden, dass ein flächendeckender Stundentakt bis in die späten Abendstunden als echte Mobilitätsgarantie wahrgenommen wird und der ÖPNV auch im ländlichen Raum attraktiv gestaltet werden kann.

Für die Umsetzung der flexiblen Angebotsformen sollen auch neue Anbieter z.B. aus dem sozialen Bereich zum Einsatz kommen. Die bedarfsgesteuerten Elemente sollen über eine Mobilitätszentrale disponiert werden. Zur Dispositionsunterstützung, Auftragsübermittlung und Abrechnung ist ein modernes, auf Bedarfssysteme spezialisiertes Tool vorzusehen und zu implementieren.

Des Weiteren soll im Rahmen des Modellvorhabens eine Mobilitätsgarantie für beeinträchtigte Personen sichergestellt werden. Dies sieht eine Haustürbedienung im gesamten Mittelbereich Geislingen vor. Zielgruppen sind einerseits die bisherigen Kunden von Fahrdiensten (soziale Hintergründe und Fahrten mit medizinischer Indikation), aber auch Personen, welchen die Nutzung des öffentlichen Verkehrs bisher nicht ohne weiteres möglich ist, soll ein Angebot zur Verfügung gestellt werden. Die Umsetzung des Modellprojekts wird noch im Jahr 2016 beginnen und ist zeitlich auf mindestens zwei Jahre, höchstens aber auf drei Jahre begrenzt.

Die Landkreisverwaltung Göppingen beabsichtigt ein Beratungsunternehmen zur fachlichen und organisatorischen Unterstützung dieses Modellprojekts hinzuzuziehen. Der Zeithorizont für die Beratungsleistung bezieht sich schwerpunktmäßig auf die Jahre 2016-2017. Das Vorhaben stößt wegen des erwarteten Modellcharakters für vergleichbar strukturierte Räume landesweit auf großes Interesse.

2. Leistungsbeschreibung

Insbesondere folgende Aspekte der Beratungsleistung sind von Bedeutung:

a. Begleitung bei der Konzeption einer Mobilitätszentrale

Das Konzept basiert zu großen Teilen auf der direkten mündlichen Kommunikation. Fahrgäste sollen im Hinblick auf das Angebot und dessen optimale Nutzung beraten werden. Die Mobilitätszentrale wird im Bedienungsgebiet (voraussichtlich Im Bahnhofsgebäude Geislingen) angesiedelt werden.

Die Beratungsleistung für die Konzeption der Mobilitätszentrale muss die Ausarbeitung eines Detailkonzepts beinhalten. Zentrale Gesichtspunkte werden u.a. folgende Fragen sein:

- Welche Struktur soll die Mobilitätszentrale haben und wo ist sie organisatorisch und betrieblich anzusiedeln und wie können bereits bestehende Strukturen (Filsland Mobilitätsverbund) darin integriert werden?
- Welche Organisationsform ist für die Mobilitätszentrale vorgesehen?
- Wie kann eine Disposition von Taxiverkehren erfolgen, so dass sich kein Unternehmen benachteiligt fühlt (Sicherstellung der Diskriminierungsfreiheit)?
- Welcher Arbeitsaufwand ist für die Bereiche Kundenbetreuung / Disposition anzusetzen?

Des Weiteren muss die Möglichkeit erörtert werden, wie bereits regional disponierende Einheiten (z.B. Taxi- und Mietwagenunternehmen sowie Fahrdienste von Hilfsorganisationen) in die Mobilitätszentrale eingebunden werden und die verschiedenen flexiblen Bedienungsformen mit Hilfe einer Dispositionssoftware über die Mobilitätszentrale koordiniert werden können.

b. Organisation des Mobilitätsangebots für beeinträchtigte Personen und Integration sozialer Fahrdienste und Krankenfahrten in das ÖPNV-System

Die verschiedenen Varianten des Bedarfsverkehrs sollten auch dazu genutzt werden, die Angebote von haustürbezogenen Fahrdiensten in das Gesamtsystem des öffentlichen Verkehrs im Bedienungsgebiet zu integrieren. Auch Mobilitätsangebote, welche bisher im Bedienungsgebiet nur rudimentär vorhanden sind, sollten bei der Projektplanung berücksichtigt werden (z.B. Fahrdienste zu Behindertenwerkstätten, Bürgerbusse). Hierfür wird sowohl eine Bestandsaufnahme der Gebietsstruktur als auch ein Überblick über die Situation des öffentlichen Verkehrs notwendig sein. Für die Liniengrundstruktur ist der Nahverkehrsplan 2015 zu beachten.

Das Beratungsunternehmen unterstützt die Landkreisverwaltung bei den konkreten Fragen der Bedienungszeiträume und Bedienungsfrequenzen der verschiedenen Mobilitätsformen. Zudem muss erörtert werden, welche Ziele für die mobilitätseingeschränkten Bürger von Bedeutung sind und wie diese vor dem Hintergrund der betrieblichen Optimierung gebündelt werden können.

c. Juristische Begleitung

Die juristische Begleitung hat sämtliche genehmigungsrechtliche Fragen der bedarfsgesteuerten Verkehre zu umfassen. Des Weiteren muss die Leistung die vertragliche Vorbereitung der Zusammenarbeit beinhalten. Hier gilt ein besonderes Augenmerk auf die vertragliche Ausgestaltung mit den Taxi- und Mietwagenunternehmen bezüglich der Bereitstellung von Ressourcen und der Durchführung der Verkehrsleistung.

Zudem muss geprüft werden, inwieweit die gemeinsame Nutzung eines Fahrzeugs durch einen Patienten und einen Fahrgast, welcher den konventionellen ÖPNV-Tarif im Einklang mit dem Sozialgesetzbuch steht und wie sich gegebenenfalls die Abrechnung mit den verschiedenen Institutionen (z.B. Krankenkassen) realisieren lässt.

Die Umsetzung des Modellprojekts wird kooperativ erfolgen. Als Kooperationspartner sind u.a. der Filmland Mobilitätsverbund mit seinen Kooperationspartnern VVS und DING, die konzessionierten Linienverkehrsunternehmen, die Taxi- und Mietwagenunternehmen im Mittelbereich Geislingen sowie die Fahrdienste der gemeinnützigen Hilfsorganisationen vorgesehen.

Die verantwortliche Projektleitung liegt über den gesamten Zeitraum beim Amt für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur des Landkreises Göppingen. Sie erfolgt in enger Abstimmung mit der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg, die das Projekt von Seiten des Zuschussgebers begleitet, sowie dem Filmland Mobilitätsverbund.

Die externe Beratung sollte möglichst auf Grundlage von bereits erprobten und bewährten Praxisbeispielen, vorzugsweise aus dem deutschsprachigen Raum erfolgen und bietet große Entwicklungsspielräume bei der konkreten Ausgestaltung. Die Erwartungen an eine

- zukunftsweisende Sicherung öffentlicher Mobilität im ländlichen Raum
- deren fahrgastfreundliche Umsetzung
- bei gleichzeitig sparsamen Einsatz öffentlicher Mittel

sind hoch und stehen im besonderen Fokus der Kommunal-, Kreis- und Landespolitik. Das Beratungsunternehmen erhält die Möglichkeit zu einer besonderen Profilierung im perspektivisch wichtigen und wachsenden Aufgabenfeld nachhaltiger Mobilitätsangebote.

Referenzen über bereits begleitete Beratungsprojekte sind für die Bewerbung von Vorteil. Da das Projekt fachlich differenzierte Leistungen erfordert, sind Bietergemeinschaften grundsätzlich möglich. Voraussetzung ist allerdings, dass ein federführender Projektpartner sowie ein zentraler Ansprechpartner benannt werden. Dieser sollte stets und umfassend mit allen Lösungsvorschlägen und dem Bearbeitungsstand vertraut sein.

Die Landkreisverwaltung legt Wert auf eine enge und vertrauensvolle Zusammenarbeit mit dem Beratungsunternehmen. Sämtliche Leistungen sind mit dem Auftraggeber abzustimmen. Hierzu müssen sowohl ausreichend Besprechungstermine als auch Vororttermine eingeplant werden. Die Landkreisverwaltung plant mindestens einen Jour fixe pro Quartal ein. Der veranschlagte Zeitaufwand ist im Angebot näher auszuführen. Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass Zusatzleistungen, oder Leistungen die unerwartet und daher gesondert nach Aufwand abzurechnen sind, lediglich nach rechtzeitiger Ankündigung, unter Angaben von Stundensätzen und mit Zustimmung des Auftraggebers erbracht werden können.

Selbstverständlich kann das Angebot konkrete, dem Vorhabenziel dienliche Vorschläge enthalten, die über die in diesem Exposé formulierten Grundanforderungen hinausreichen.