

Grundlagenstudie Verbundintegration Allgäu

Bieterinformation Nr. 3

Ein Bieter hat folgende Fragen gestellt, deren Beantwortung von Interesse für alle Bieter sein könnte:

Frage 2: In der Bieterinformation 1, Frage 1, wurde bestimmt, dass der AN sein Erhebungsdesign für die Verkehrserhebung so lange mit den Verkehrsunternehmen abzustimmen hat, bis die Unternehmen das Design nach den benannten Kriterien akzeptieren. Demnach wird das Erhebungsdesign final erst während der Bearbeitung bestimmt. Eine abschließende Aufwandskalkulation für die Erhebung ist somit vorher nicht sicher möglich. Gehen wir Recht in der Annahme, dass der AN mit seinem Angebot das Design der Erhebung und den daraus resultierenden Angebotspreis als seinen Vorschlag benennt und kalkuliert und dieser nur dann verbindlich ist, wenn die Verkehrsunternehmen diesen Vorschlag unverändert annehmen?

Antwort 2: Ja, zusätzlich sind von den Verkehrsunternehmen zur Verfügung gestellte Vertriebsdaten entsprechend zu bewerten und das Erhebungsdesign entsprechend anzupassen. Ziel ist, dadurch einen möglichst großen Teil des Aufwands für Verkehrserhebungen einzusparen.

Frage 3: Ist weiterhin die Annahme richtig, dass seitens der Verkehrsunternehmen gewünschte Änderungen des Designs zu einer Überarbeitung der Kalkulation des Angebots des AN für die Erhebung führen und (nur) diese überarbeitete Kalkulation Gegenstand des Auftrags wird?

Antwort 3: Ja.

Frage 4: Ist weiterhin die Annahme richtig, dass auch alle Nebenkosten der Erhebung und die Aufbereitung der Daten sowie die Anfertigung eines Berichts über die Erhebung und die Ergebnisse Gegenstand der Aufwandskalkulation für die Erhebung sind?

Antwort 4: Ja, Ziel ist, Aufwand für Verkehrserhebungen möglichst zu minimieren (s.o).

Frage 5: In der Leistungsbeschreibung sind auf S. X oben unter Pkt. 3.1 Verkehrserhebungen und Erhebungskosten folgende (aktuelle) Erhebungen genannt:

1. NVP LK Oberallgäu und Stadt Kempten 2018
2. NVP LK Ostallgäu und Stadt Kaufbeuren 2020
3. Mobilitätskonzept Stadt Kempten (Allgäu) 2018 ([Mobilitätskonzept 2030 \(kempten.de\)](https://www.kempten.de))
4. Regionalbahnstudie Kempten-Oberstdorf

Im Internet ist die Quelle Nr. 1 NVP LK OA und St. Kempten verfügbar. Alle anderen Quellen bzw. Erhebungen sind nicht verfügbar.

Können diese Quellen bereits jetzt seitens der Vergabestelle bereitgestellt werden?

Antwort 5: Die Quellen Nr. 2 und 4 sind in folgender Cloud bis zum 15.05.2021 abrufbar:

<https://filex.kempton.de/download.xhtml?id=eb4adc57273a4b598f9debaaf0e26b28>

Das Passwort lautet: kempton21

Die Quelle Nr. 3 ist hier zu finden:

<https://www.kempton.de/mobilitatskonzept-2030-9880.html>

Frage 6: Durch die BEG werden Verkehrserhebungen im SPNV regelmäßig erstellt bzw. die BEG lässt entsprechende Erhebungen bearbeiten. Werden die Ergebnisse dieser Erhebungen für die SPNV-Leistungen, die in das Untersuchungsgebiet für einen möglichen Verkehrsverbund Kempten/Oberallgäu führen während der Bearbeitung zur Verfügung gestellt, zum einen in Form von Datensätzen und zum anderen in einem Bericht?

Antwort 6: Verkehrliche Daten können i.d.R. von der BEG zur Verfügung gestellt werden. Diese Daten liegen allerdings nur in agglomerierter Form vor (Nachfragedaten). Die Anfrage dieser Daten bei der BEG obliegt dem AN. Die Bereitstellung von Daten in einer Form und Tiefe, wie sie üblicherweise zum in der Leistungsbeschreibung benannten Zweck (insbesondere zur Beantwortung der Fragen unter AP 3, S. 9 der Leistungsbeschreibung) erforderlich sind, kann durch die BEG nicht erfolgen. Die Bereitstellung dieser Daten erfolgt ggf. durch die Verkehrsunternehmen. Hierbei handelt es sich um Vertriebsdaten. Es ist Aufgabe des AN sich mit den Verkehrsunternehmen über die Bereitstellung dieser Daten sowie über Qualität und Form abzustimmen. Ziel ist, den verbleibenden Erhebungsaufwand dadurch so gering wie möglich zu gestalten.

Frage 7: Wesentliches Motiv für die Gründung eines Verkehrsverbunds sind positive Nachfrageeffekte nicht zuletzt durch ein verbundweit optimiertes ÖPNV-Angebot und einen verbundweit einheitlichen Tarif. Durch die Einführung eines Verbundtarifs kommt es jedoch anfangs regelmäßig zu Durchtarifierungsverlusten (DV) und Harmonisierungsverlusten (HV). Es ist vielfach beobachtet worden, dass über eine Laufzeit von 5 bis 10 Jahren der Zuwachs der Verkehrsmengen des ÖPNV diese Verluste ausgleichen konnte. Gemäß dem Fragenkatalog der Leistungsbeschreibung sollen die kaufmännischen Effekte der Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste durch den AN quantifiziert werden; nähere Festlegungen dazu liegen nicht vor. Zudem sollen die Verkehrsrelationen im Status quo analysiert und quantifiziert werden. In beiden benannten Fällen kann auf Basis der Daten und Erhebungen der Ist-Fall für einen Verbund abgebildet werden. Zielvorgaben zu einem maßgeblichen Plan-Fall oder zu verschiedenen Plan-Fällen sind hingegen nicht benannt. Soll eine gutachterliche Einschätzung der möglichen Nachfrage- und Erlösentwicklung durch ein verbundweit optimiertes ÖPNV-Angebot nach anerkannten Standards, mindestens jedoch nach den Festlegungen der vorliegenden NVP, erarbeitet werden? Nach hiesiger Einschätzung wären als Zielhorizont dafür die Jahre 2026 und 2031 geeignet, ggf. sogar 2036, also in 5 bzw. in 10 Jahren (15 Jahren), wobei die Jahre bis 2026 ggf. als Zeit für die Vorbereitung und Umsetzung des Verbunds zu veranschlagen wären. Kann die Vergabestelle einer solchen Einschätzung zustimmen? Wenn nein: Welche alternativen Vorstellungen hat die Vergabestelle für die notwendige Abschätzung der zukünftigen Entwicklung des ÖPNV im angestrebten Verbundraum?

Antwort 7: Die Nachfragenentwicklung in Folge einer Verbundintegration im Untersuchungsgebiet ist vom AN gutachterlich einzuschätzen (siehe AP3, Frage 1, Seite 9). Dabei sollten auch Szenarien betrachtet werden: Bei unverändertem Verkehrsangebot soll der sog. Verbundeffekt abgeschätzt werden andererseits kann auch eine grobe Abschätzung auf Basis eines verbundweit optimierten Verkehrsangebots nach den Festlegungen der vorliegenden NVP erarbeitet werden. Die Erlösentwicklung ist in gleicher Weise abzuschätzen. Die Abschätzung eines sinnvollen Zeithorizonts obliegt dem AN, wichtig ist die Plausibilität und die fachliche Sinnhaftigkeit.