

Ausschreibung

eines

**Rahmenvertrags für Beratungs- und
Dienstleistungen zu den Projekten
Mobilitätspass und ÖPNV-
Bedienungsgarantie**

Auftraggeber

**Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (VM)
Dorotheenstraße 8
70173 Stuttgart**

Stand: 17.08.2021

Inhaltsverzeichnis

Teil A: Allgemeine Grundsätze der Ausschreibung	4
1. Grundlagen der Ausschreibung	4
1.1 Auftraggeber	4
1.2 Vergabestelle	4
2. Gegenstand und Ziel der Ausschreibung	4
2.1 Ausgeschriebene Leistung	4
2.2 Losbildung	5
2.3 Zeit / Ort	5
2.4 Vergütung	5
2.5 Vertragsbedingungen	5
3. Ausschreibungsbedingungen	6
3.1 Grundlagen	6
3.2 Bestimmung über die Einsendung und Abgabe der Angebote	6
3.3 Mitteilung von Unklarheiten in den Verdingungsunterlagen	7
3.4 Zuschlagskriterien	7
3.5 Nebenangebote und Änderungsvorschläge	8
3.6 Erstattung von Aufwendungen	8
3.7 Nachprüfung der Vergabe	9
4. Formale Anforderungen an die Angebote	9
4.1 Abgabe in deutscher Sprache	9
4.2 Notwendiger Angebotsinhalt (Liste der vorzulegenden Unterlagen)	9
4.3 Vollständigkeit des Angebotes	11
4.4 Bindefrist	11
4.5 Unzulässige Wettbewerbsbeschränkungen	12
5. Anforderungen an den Bieter, Nachweis der Eignung	12
5.1 Ausschlussgründe	12
5.2 Finanzielle und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit	12
5.3 Fachkunde, Leistungsfähigkeit, Erfahrung und Zuverlässigkeit	12
5.4 Bietergemeinschaften	13
5.5 Subunternehmer	13
5.6 Nachweise	14
Teil B: Leistungsbeschreibung	15
6. Ausgangslage	15
Mobilitätsgarantie	15
Mobilitätspass	16
7. Lose	18
7.1 Los 1: Fachliche Beratung und Berechnungen Mobilitätsgarantie und Mobilitätspass sowie Kommunikation	18

AP 1: Projektsteuerung	18
AP 2: Fachliche und organisatorische Vor- und Nachbereitung und Moderation Lenkungsreis und Arbeitskreis Modellkommunen	19
AP 3: Fachliche Beratung und Berechnung der Erlöse durch Mobilitätspass	22
AP 4: Fachliche Beratung und Kostenberechnung Mobilitätsgarantie sowie Ausarbeitung Mindestbedienungsstandard	25
Aufgabe 1: Definition des landesweiten Mindestbedienstandards	27
Aufgabe 2: Kostenschätzung der ÖPNV-Mobilitätsgarantie	27
AP 5: Presse- und Öffentlichkeitarbeit	28
7.2 Los 2: Rechtsberatung	29
AP 1: Projektkoordination	30
AP 2: Rechtliche Beratung und Begleitung der Gesetzgebungsprozesse	31
AP 3: Umsetzungskonzeption Mobilitätspass	33
AP 4: Erarbeitung Umsetzungsleitfaden	35
Anlagenverzeichnis	36

Teil A: Allgemeine Grundsätze der Ausschreibung

1. Grundlagen der Ausschreibung

1.1 Auftraggeber

Auftraggeber (AG) ist das

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (VM)
Dorotheenstraße 8
70173 Stuttgart

1.2 Vergabestelle

Vergabestelle ist die NVBW - Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW). Die NVBW wurde im Jahr 1996 im Zuge der Regionalisierung gegründet. Eigentümer und alleiniger Gesellschafter der NVBW ist das Land Baden-Württemberg. Die NVBW berät und unterstützt das Land Baden-Württemberg, vertreten durch das Ministerium für Verkehr (VM), insbesondere bei der Wahrnehmung seiner Aufgaben als Aufgabenträger und Besteller für den SPNV in Baden-Württemberg. Zudem fungiert die NVBW als Fachstelle für Fuß- und Radverkehrsförderung und innovative Bedienkonzepte. Als Ideengeber und Netzwerkknoten für nachhaltige Mobilität baut die NVBW im Bereich Neue Mobilität die Themenfelder Digitalisierung und Klimaschutz und Mobilität weiter aus. Dabei unterstützt, berät und vernetzt sie Kommunen und Verkehrsverbünde in Innovationsfeldern der Mobilität. Weitere Informationen über die NVBW bietet das Internet unter www.nvbw.de.

Die NVBW handelt im Auftrag des VM und führt die Ausschreibung durch.

2. Gegenstand und Ziel der Ausschreibung

2.1 Ausgeschriebene Leistung

Im Rahmen der strategischen und systematischen Stärkung des Öffentlichen Verkehrs möchte das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (VM) als Auftraggeber (AG) mehrere Leistungen im Rahmen eines Rahmenvertrages erarbeiten lassen. Die ausgeschriebenen Leistungen zum Mobilitätspass und zur Mobilitätsgarantie sind prioritäre Maßnahmen für das Gelingen der Verkehrswende und zur Nutzung klimafreundlicher Mobilität. Im Rahmen der ausgeschriebenen Leistung wird zu den beiden Projekten Mobilitätspass und Mobilitätsgarantie inhaltliche Beratung sowie Berechnungen, Rechtsberatung (bis hin zur Begleitung von Gesetzgebungsverfahren), Kommunikation und Beteiligung insbesondere kommunaler Modellregionen sowie die Umsetzungskonzeption für den Mobilitätspass erwartet.

Die konkreten Anforderungen der zu erbringenden Leistung ergeben sich aus Kap. 6 ff. / Teil B. Da es sich um einen Rahmenvertrag handelt, erfolgt die Konkretisierung der Leistungen erst im Rahmen des Projektes.

2.2 Losbildung

Die Vergabe erfolgt in zwei Losen:

1. Los 1 Fachliche Beratung und Berechnungen Mobilitätsgarantie und Mobilitätspass sowie Kommunikation
2. Los 2 Rechtsberatung

Angebote können wie folgt abgegeben werden:

- ein Angebot ausschließlich für Los 1,
- ein Angebot ausschließlich für Los 2,
- ein Angebot für beide Lose. Dieses muss die Lose und ihre Preise zwingend getrennt aufführen.

2.3 Zeit / Ort

Die Vertragslaufzeit beginnt mit der Auftragserteilung, voraus. am 15.11.2021, und endet am 31.12.2024. Der Vertrag kann bei Bedarf bis 31.12.2025 verlängert werden.

Ort der Leistungserbringung und Gerichtsstand ist Stuttgart.

2.4 Vergütung

Die Vergütung erfolgt zu dem vereinbarten Entgelt nach Rechnungsstellung. Die Rechnungsstellung kann nur auf Nachweis erfolgen. Die gesetzliche Mehrwertsteuer ist auszuweisen. Die vorgegebene Höchstsumme von 1,13 Mio € zzgl. MwSt darf für beide Lose zusammen nicht überschritten werden.

Ergänzende Leistungen können nur nach expliziter vorheriger Beauftragung/Freigabe durch den Auftraggeber auf Stunden- bzw. Tagessatzbasis abgerechnet werden.

2.5 Vertragsbedingungen

Der Vertrag kommt mit dem Zuschlag zustande. Vertragsbestandteile werden kumulativ:

- die Ausschreibungsbedingungen aus diesen Verdingungsunterlagen,
- ggfls. nachgelagerte Bieterinformationen
- die Leistungsbeschreibung aus dem Angebot des Bieters und
- die Allgemeinen Vertragsbedingungen für die Ausführung von Leistungen (VOL/B),

Allgemeine Geschäftsbedingungen der Bieter werden nicht akzeptiert und führen zum Ausschluss. Im Zweifel gehen die Anforderungen aus der Ausschreibung den Ausführungen im Angebot vor, sofern nichts gesondert vereinbart wird.

Es gelten die **Besondere Vertragsbedingungen zur Erfüllung der Tariftreue- und Mindestentgeltverpflichtungen nach dem Tariftreue- und Mindestlohngesetz für öffentliche Aufträge in Baden-Württemberg (Landestariftreue- und Mindestlohngesetz - LTMG)** (siehe beiliegend).

3. Ausschreibungsbedingungen

3.1 Grundlagen

Der Auftraggeber geht davon aus, dass der Auftragswert den Schwellenwert für Leistungen nach § 106 GWB überschreitet. Es wird eine europaweite Ausschreibung im **offenen Verfahren** gemäß § 119 GWB durchgeführt.

Mit den Bietern soll ein Aufklärungsgespräch geführt werden.

Die Verdingungsunterlagen dürfen nur zur Erstellung eines Angebotes verwendet werden; jede Veröffentlichung (auch auszugsweise) ist ohne die ausdrückliche Genehmigung der ausschreibenden Stelle nicht gestattet.

Der Bieter hat, auch nach Beendigung der Angebotsphase, über die ihm bei seiner Tätigkeit bekannt gewordenen Angelegenheiten des Landes Baden-Württemberg Verschwiegenheit zu wahren. Er hat hierzu auch die bei der Erstellung und Vorbereitung des Angebotes beschäftigten Mitarbeiter zu verpflichten.

Ebenso verpflichtet sich das Land Baden-Württemberg, alle Angebotsunterlagen vertraulich zu behandeln und nicht an Dritte weiterzugeben. Die Regelungen zum Datenschutz sind auf der Webseite der NVBW veröffentlicht.

3.2 Bestimmung über die Einsendung und Abgabe der Angebote

Das Angebot muss vollständig, in deutscher Sprache und von einer zeichnungsberechtigten Person unterschrieben bis zum

Montag, 18.10.2021, 12:00 Uhr

in elektronischer Form bei der

NVBW – Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH, Vergabestelle

auf dem Portal von **DTVP** unter **www.dtv.de** mit angegebener **Nummer** vorliegen.

Angebote, die zu diesem Zeitpunkt nicht in vollständiger Form vorliegen, werden nicht berücksichtigt. Die Öffnung erfolgt am selben Tag bei der NVBW. Bieter sind bei der Öffnung nicht zugelassen.

Die Angebote werden im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen vertraulich behandelt. Die von den Bietern erbetenen personenbedingten Angaben werden im Rahmen des Vergabeverfahrens verarbeitet und gespeichert; siehe dazu die Hinweise unter www.nvbw.de/vergabeverfahren.

3.3 Mitteilung von Unklarheiten in den Verdingungsunterlagen

Enthalten diese Verdingungsunterlagen nach Auffassung des Bewerbers Unklarheiten, so hat der Bewerber unverzüglich den Auftraggeber vor Angebotsabgabe in ausschließlich schriftlicher Form über das **Portal** darauf hinzuweisen.

Fragen zum Angebot müssen **ausschließlich** schriftlich in deutscher Sprache bis zum

Donnerstag, 07.10.2021, 12:00 Uhr

auf dem Portal von **DTVP** unter **www.dtv.de** mit **angegebener Nummer** eingereicht werden.

Die Antworten werden ebenfalls schriftlich gegeben. Sowohl Fragen als auch Antworten werden, soweit sie von allgemeinem Interesse sind, in anonymisierter Form an alle Bewerber bekannt gegeben. Die Bieter müssen sich fortlaufend und eigeninitiativ über neue Informationen durch Besuch der Webseite unterrichten.

3.4 Zuschlagskriterien

Der Zuschlag wird auf das unter Berücksichtigung aller Umstände wirtschaftlichste Angebot erteilt. Der niedrigste Angebotspreis allein ist nicht entscheidend. Die Bewertung erfolgt anhand folgender Zuschlagskriterien:

Los 1:

1. Preis	40 %
je Stundensatz	
- Projektleiter	16 %
- Senior Consultant	10 %
- Junior Consultant	10 %
- Assistenz	4 %
2. Erwartete Qualität anhand Referenzen, Fachkenntnis und Leistungsfähigkeit	50 %
Expertise Nahverkehr und nachhaltige Mobilität	20 %
Kostenkalkulation der Mobilitätsgarantie für Modellregionen und Land	10 %
Erlösprognose Mobilitätspass je Variante	10 %
Beteiligung und Kommunikation	10 %

3. Projektsteuerung	10 %
Operative Leistungsfähigkeit	10 %

Los 2:

1. Preis	40 %
je Stundensatz	
- Projektleiter	16 %
- Senior Consultant	10 %
- Junior Consultant	10 %
- Assistenz	4 %
2. Erwartete Qualität der fachlichen und juristischen Begleitung	50 %
Juristische Fachkenntnisse im Öffentlichen Personennahverkehr	15 %
Expertise in Verwaltungsrecht, Abgaben- und Steuerrecht	15 %
Begleitung Gesetzgebungsprozess	10 %
Erwartete Qualität der Umsetzungskonzeption und des Leitfadens	10 %
3. Projektsteuerung	10 %
Operative Leistungsfähigkeit	10 %

Die Preisbewertung erfolgt wie folgt: Es wird der Mittelwert aller Angebote ermittelt. Dieser Mittelwert erhält (jeweils für Preis und Optionen) die halbe Punktzahl. 0 Punkte erhält ein fiktives Angebot mit dem 1,5-fachen des Mittelwertes. Die volle Punktzahl erhält ein fiktives Angebot mit dem 0,5-fachen Preis des Mittelwertes. Alle Angebote mit darüber oder darunter liegenden Preisen erhalten ebenfalls 0 bzw. alle Punkte. Die Punkteermittlung für die dazwischen liegenden Preise erfolgt über eine lineare Interpolation gerundet auf volle Punktzahl.

3.5 Nebenangebote und Änderungsvorschläge

Nebenangebote und Änderungsvorschläge sind nicht zulässig.

3.6 Erstattung von Aufwendungen

Aufwendungen, die bei der Angebotserstellung und im weiteren Verlauf des Ausschreibungsvorgangs entstehen, werden nicht erstattet.

3.7 Nachprüfung der Vergabe

Zuständig für die Nachprüfung der Vergabe dieses Auftrags im Verfahren nach §§ 155 ff. des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) ist die Vergabekammer Baden-Württemberg, beim Regierungspräsidium Karlsruhe:

Vergabekammer Baden-Württemberg
Durlacher Allee 100,
76137 Karlsruhe
Telefon: 0721/926-8730
Telefax: 0721/926-3985

Etwaige Vergabeverstöße muss der Bieter gem. § 160 Abs. 3 GWB unverzüglich rügen. Ein Vergabenachprüfungsantrag ist innerhalb von 15 Kalendertagen nach der Mitteilung der Auftraggeber, einer Rüge nicht abhelfen zu wollen, bei der Vergabekammer einzureichen.

4. Formale Anforderungen an die Angebote

4.1 Abgabe in deutscher Sprache

Das Angebot ist in allen seinen Bestandteilen, inklusive aller geforderten Nachweise und Erklärungen, in deutscher Sprache abzufassen. Ausländische Schriften müssen neben dem Original auch eine deutsche Übersetzung der Nachweise und Erklärungen beilegen. Hierfür entstehende Kosten sind vom Bieter zu tragen. Die Bieter tragen die Verantwortung für die korrekte Übersetzung der eingereichten Nachweise und Erklärungen.

4.2 Notwendiger Angebotsinhalt (Liste der vorzulegenden Unterlagen)

Das Angebot muss folgenden Inhalt umfassen, dabei ist die nachfolgende Gliederung im Angebot einzuhalten:

Teil 1:

- Angebotsschreiben des Bieters mit einer rechtsverbindlichen Unterschrift. Das Angebot einer Bietergemeinschaft muss von allen an der Bietergemeinschaft beteiligten Unternehmen rechtsverbindlich unterschrieben sein. Fehlt die Unterschrift eines Mitgliedes, so liegt kein rechtsverbindliches Angebot der Bietergemeinschaft vor. Das Angebot ist in einem solchen Fall von der Wertung auszuschließen. Kommt jedoch einem Mitglied aufgrund eines rechtsgültigen Gesellschaftsvertrages zum Zeitpunkt der Angebotseröffnung Alleingeschäftsführerbefugnis zu oder ist er aufgrund entsprechender Erklärung aller Bieter für alle bevollmächtigt, so genügt die Unterschrift dieses Mitglieds. Die Alleingeschäftsführerbefugnis ist in diesem Fall nachzuweisen.

- Benennung eines verantwortlichen Ansprechpartners für das Vergabeverfahren (Name, Anschrift, Telefonnummer und E-Mail-Adresse) gemäß Anlage.
- Bestätigung der Bindefrist gemäß Anlage.
- Erklärung des Bieters gemäß Anlage, dass sein Angebot in allen Punkten den Forderungen der Leistungsbeschreibung entspricht und die Regelungen dieser Verdingungsunterlagen von ihm uneingeschränkt akzeptiert werden.
- Eine Erklärung des Bieters gemäß Anlage, dass er sich zur Einhaltung allgemeiner Verschwiegenheit und Vertraulichkeit hinsichtlich der durch die Leistungserbringung erworbenen Informationen verpflichtet.
- Eine Erklärung des Bieters gemäß Anlage, dass er mit Erhalt der vereinbarten Vergütung alle Urheberrechte aus der erbrachten Leistung und die Nutzungsrechte daran an das Verkehrsministerium überträgt.
- Abgabe einer Mindestentgelterklärung gem. § 4 Abs. 1 Landestariftreue- und Mindestlohngesetz Baden-Württemberg (LTMG), gemäß Anlage, ggf. von jedem Mitglied der Bietergemeinschaft und von Subunternehmern.

Teil 2: Nachweis der Eignung

- Eigenerklärungen, wie im Einzelnen in Teil A Kapitel 5.1 bis 5.6 gefordert (gemäß Anlage).
- Geschäftsbericht des letzten Kalender- oder Wirtschaftsjahres, vgl. Teil A Kap. 5.2.
- Zu erbringende Nachweise über die Referenzen, vgl. Teil A Kap. 5.3.

Teil 3: Leistung

- Der Auftraggeber wird gebeten, ein **Angebot** abzugeben.
- **Erläuterungen zum Angebot:**
Der Bieter soll die angebotene Leistung gemäß Teil B erläutern. Insbesondere werden im Rahmen des Angebots erwartet:
 - Benennung eines verantwortlichen Ansprechpartners und der für die Projektleitung vorgesehenen Person (inkl. einer Übersicht über berufliche und fachliche Erfahrungen).
 - Vorschläge zu Regelungen für die Zusammenarbeit zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer, u. a. zu den Themen Abstimmungen/ Besprechungen und Freigaben zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer.
 - Vorschläge der Bieter zum Vorgehen bei der Berechnung der Erlöse des Mobilitätspasses auf der Ebene von Gemeinden, Landkreisen, Zweckverbänden (nur Los 1).
 - Vorschlag über welchen konkreten Berechnungsansatz und ggf. mit welchen Varianten die Kosten für die landesweite Berechnung der Kosten für die ÖPNV-

Garantie (Umsetzung von Mindestbedienungsstandards im ÖPNV) erfolgen soll (nur Los 1).

- Vorschlag über welchen konkreten Berechnungsansatz und ggf. mit welchen Varianten diese Kosten der ÖPNV-Garantie für die Berechnung auf Ebene der Modellregionen erfolgen soll. Aussagen dazu, inwiefern hier konkrete verkehrsplanerische Expertise einfließen kann (nur Los 1).
- Bezüglich der landesweiten Berechnung werden Aussagen dazu erwartet, ob die Berechnung landesweit modelliert wird oder ob eine Hochrechnung auf Basis der (verkehrsplanerischen) Berechnungen auf Ebene der ausgewählten Modellregionen erfolgt bzw. wie die Erkenntnisse aus den Berechnungen der Modellkommunen in die landesweite Berechnung Berücksichtigung finden können (nur Los 1).
- Worin vom Bieter die größten Hebel zur Beeinflussung der Kosten des Betriebs unter Wahrung der im Koalitionsvertrag vorgegebenen Mindestbedienstandards gesehen werden (nur Los 1).

Diese Punkte werden qualitativ bewertet, vgl. Kap. 3.4.

- **Kalkulationsblatt:** Die Verwendung des beigefügten Kalkulationsblattes zur Darlegung des Angebots ist zwingend.
- Die Stunden- und Tagessätze des Bieters sind dazu anzugeben.
- Alle Preise sind netto in Euro anzugeben. Die Mehrwertsteuer ist gesondert auszuweisen.

4.3 Vollständigkeit des Angebotes

Das Angebot muss vollständig sein; unvollständige Angebote können ausgeschlossen werden. Das Angebot muss die Preise und die in den Verdingungsunterlagen geforderten Erklärungen, Nachweise und Angaben (erforderlichenfalls mit den deutschen Übersetzungen) enthalten. Fehlende oder unvollständige Nachweise und Erklärungen können zum Ausschluss vom Vergabeverfahren führen.

Änderungen des Bieters an seinen Eintragungen müssen zweifelsfrei sein. Alle Eintragungen müssen dokumentenecht sein. Änderungen an den Verdingungsunterlagen sind unzulässig.

Entspricht der Gesamtbetrag nicht dem Ergebnis der Summe der Einzelposten oder des Produktes von Mengenansatz und Einheitspreis, so sind die Einheitspreise und Einzelpositionen maßgebend.

4.4 Bindefrist

Die Bindefrist läuft bis **31.12.2021**. Bis zum Ablauf dieses Datums ist der Bieter an sein Angebot gebunden.

4.5 Unzulässige Wettbewerbsbeschränkungen

Angebote von Bieter und Bietergemeinschaften, die sich im Zusammenhang mit diesem Vergabeverfahren an einer unzulässigen Wettbewerbsbeschränkung beteiligen, werden ausgeschlossen.

5. Anforderungen an den Bieter, Nachweis der Eignung

5.1 Ausschlussgründe

Zur Prüfung der Eignung muss der Bieter gemäß Anlage erklären, ob die unter §§ 123 und 124 GWB genannten Fälle auf ihn zutreffen und inwiefern eine Selbstreinigung nach § 125 GWB vorliegt. Der Auftraggeber kann hierzu geeignete Nachweise nachfordern.

Des Weiteren können Bieter ausgeschlossen werden, die im Vergabeverfahren vorsätzlich unzutreffende Erklärungen in Bezug auf ihre Fachkunde, Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit abgegeben haben.

Von der Teilnahme am Vergabeverfahren werden Bieter ausgeschlossen, die aufgrund eines der in Artikel 57 Absatz 1 der Richtlinie 2014/24/EU genannten Gründe rechtskräftig verurteilt worden sind.

5.2 Finanzielle und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit

Zur Beurteilung der finanziellen und wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des Bieters hat dieser den Geschäftsbericht des letzten Kalender- oder Wirtschaftsjahres, aus dem auch die Eigentums- und Gesellschaftsverhältnisse hervorgehen. Falls durch einen Bieter kein eigener Geschäftsbericht herausgegeben wird, ist die Vorlage des Jahresabschlusses (Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung und ggf. des Lageberichts) sowie eine Erklärung über die aktuellen Eigentums- und Gesellschaftsverhältnisse ausreichend. Diese Unterlagen sind zwingend für das letzte abgeschlossene Geschäftsjahr vorzulegen.

5.3 Fachkunde, Leistungsfähigkeit, Erfahrung und Zuverlässigkeit

Zur Beurteilung der für die Durchführung der ausgeschriebenen Leistung erforderlichen Fachkunde, Leistungsfähigkeit, Erfahrung und Zuverlässigkeit sind vom Bieter auf ein oder mehrere Lose entsprechend der Aufgabenstellung Referenzen über bisher erbrachte Leistungen vorzulegen. Die Referenzen sollen aufzeigen, dass der Bieter über Kenntnisse in folgenden Bereichen verfügt:

Zu Los 1: Fachliche Beratung und Berechnungen Mobilitätsgarantie und Mobilitätspass sowie Kommunikation

- Fachkenntnisse zur nachhaltigen Mobilität sowie insb. zu öffentlichem Verkehr, dessen Ausbau sowie Akteuren und Regelungen in Baden-Württemberg
- Kompetenz in der Planung von straßengebundenen Nahverkehrsangeboten und deren Kostenkalkulation (inkl. On-Demand-Verkehre)
- Kenntnisse zu Drittnutzerfinanzierungsinstrumenten der öffentlichen Mobilität
- Kenntnisse über Finanzierungsmechanismen des Nahverkehrs in Baden-Württemberg und der Einnahmeaufteilungsverfahren in Verkehrsverbünden
- Kompetenz in der Beteiligung von Kommunen und weiteren Stakeholdern
- Kompetenz im Bereich Kommunikation (u. a. politische Kommunikation)

Zu Los 2: Rechtsberatung

- Kenntnisse zum Verwaltungsrecht und kommunalen Abgaberecht, Steuerrecht
- Kompetenzen bei der Beratung zum Verwaltungsrecht, Abgaben- und/oder Steuerrecht
- Kompetenzen in der Rechtsberatung zum ÖPNV
- Kenntnisse des EU-Recht (insb. Beihilferecht), PBefG, ÖPNVG, deren Auslegung und angewendete Rechtsprechung
- Einschlägige Projekterfahrungen in Bezug auf bundes- oder landesbehördliche Gesetzgebungsverfahren
- Kenntnisse über die Zuständigkeit und die Verwaltungsabläufe auf Ebene der Landkreise und der Regionen

5.4 Bietergemeinschaften

Geben mehrere Unternehmen ein gemeinschaftliches Angebot ab, so hat die Bietergemeinschaft in ihrem Angebot eine von allen Mitgliedern unterschriebene Erklärung abzugeben. In dieser Erklärung muss die Bildung einer Bietergemeinschaft im Auftragsfall organisatorisch geregelt sein. Darüber hinaus sind alle Mitglieder der Bietergemeinschaft aufzuführen und der für die Durchführung des Vertrages bevollmächtigte Vertreter zu benennen. Die entsprechende Vollmacht ist dem Angebot beizufügen. Darüber hinaus ist zu erklären, dass alle Mitglieder als Gesamtschuldner haften.

Die oben genannten Nachweise müssen für jedes Mitglied einer Bietergemeinschaft vorgelegt werden. Bei der Beurteilung der Eignung einer Bietergemeinschaft wird die Bietergemeinschaft als Ganzes beurteilt. Die Bildung von Bietergemeinschaft nach Angebotsabgabe ist unzulässig.

5.5 Subunternehmer

Der Auftragnehmer ist berechtigt, Teile der Leistung durch Dritte (Subunternehmer) erbringen zu lassen. Der Auftragnehmer hat daher in seinem Angebot Art und Umfang der Leistungen

anzugeben, die er an Subunternehmer übertragen will. Die Subunternehmer sind zu benennen bzw. bekannt zu geben.

Die Beauftragung von Subunternehmer nach Zuschlagserteilung ist nur nach schriftlicher Zustimmung des Auftraggebers zulässig. Der Auftragnehmer ist verpflichtet, bei der Weitergabe von Leistungen an Unterauftragnehmer nach den allgemeinen Wettbewerbsgrundsätzen zu verfahren.

Unternehmen, die sich mehrfach – sei es als einzelnes Unternehmen, Mitglied einer Bietergemeinschaft oder Nachunternehmer – an diesem Vergabeverfahren beteiligen, können wegen Verstoßes gegen das Wettbewerbsprinzip ausgeschlossen werden.

5.6 Nachweise

Der Auftraggeber behält sich vor, die bei Abgabe des Angebots nicht vorliegenden bzw. nicht den Anforderungen entsprechenden Dokumente zum Nachweis der Eignung nach Kapitel 5.1 bis 5.5 unter Fristsetzung von den Bietern nachzufordern. Sollte ein Bieter der Nachforderung nicht fristgerecht nachkommen, kann dieser Bieter vom weiteren Verfahren ausgeschlossen werden.

Teil B: Leistungsbeschreibung

6. Ausgangslage

Das angebrochene Jahrzehnt und die darin zu ergreifenden Maßnahmen sind entscheidend dafür, ob es gelingt, den Klimawandel und seine drastischen Folgen zu mindern. Besonders der Verkehrsbereich muss dazu einen ganz wesentlichen Beitrag leisten. Baden-Württemberg hat es sich zum Ziel gesetzt, so schnell wie möglich klimaneutral zu werden. Zur Erreichung der Klimaschutzziele in Baden-Württemberg ist unter anderem eine Verdopplung der Nachfrage im ÖPNV bis 2030 und ein Drittel weniger Autoverkehr in den Städten erforderlich. Es ist also notwendig, die Straßen vom Autoverkehr zu entlasten und gleichzeitig die Alternativen massiv auszubauen und attraktiv zu gestalten. Nur dann wird ein hinreichender Anreiz zum Umstieg vom Auto auf die klimafreundlichen Verkehrsmittel gesetzt.

Der Mobilitätspass und die Mobilitätsgarantie sind dazu prioritäre Maßnahmen. Die ÖPNV-Zukunftskommission Baden-Württemberg, bei der u.a. auch die Kommunalen Landesverbände und einzelne weitere kommunale Vertreter beteiligt waren, hat klare und ambitionierte Mindestbedienungsstandards für den ÖPNV empfohlen sowie die Einführung des Mobilitätspasses als wichtige Maßnahmen einer ÖPNV-Strategie 2030 im Konsens auf die Agenda gesetzt. Die Koalitionsparteien haben dies im Koalitionsvertrag 2021 aufgegriffen. Beide Projekte sind separat voneinander zu betrachten, haben aber Verknüpfungspunkte.

Mobilitätsgarantie

Mit dem Gutachten ÖPNV-Report des Verkehrsministeriums wurde festgestellt, dass in Regionen, die aus ÖPNV-Sicht vorbildlich sind, vor allem in der Schweiz und in Vorarlberg mit einem deutlich dichteren Fahrplan und gutem Taktangebot im städtischen und im ländlichen Raum deutlich mehr Wege mit dem ÖPNV zurückgelegt werden als in vergleichbaren Regionen in Baden-Württemberg. Der flächendeckende und massive Ausbau des ÖPNV-Angebots durch signifikante Fahrplan- und Taktverdichtungen ist ein wesentlicher Hebel zur Verdopplung des ÖPNV.

Mit der Mobilitätsgarantie als verlässliches Angebot im öffentlichen Verkehr von 5 bis 24 Uhr möchte die Landesregierung sowohl im städtischen als auch im ländlichen Raum den ÖPNV als attraktives Angebot aufwerten und damit einen deutlichen Anreiz zum Umstieg vom Auto auf Bus und Bahn setzen. Die Menschen sollen sicher sein können, dass sie mit Bus und Bahn gut angebunden sind. Sie sollen ihren Wohnort, ihren Arbeitsort oder den Ort für Besuche und Erledigungen im Ballungsraum mindestens alle 15 Minuten und im ländlichen Raum mindestens alle 30 Minuten erreichen können. Dieser ambitionierte Ausbau lässt sich in

Räumen und zu Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage wirtschaftlich tragfähig und ökologisch sinnvoll nur mit flexiblen und nachfragegesteuerten On-Demand-Angeboten realisieren. Im Koalitionsvertrag hat sich die Landesregierung darauf verständigt, dass diese Mobilitätsgarantie in einer ersten Stufe innerhalb der beruflichen Hauptverkehrszeit bis 2026 erreicht sein soll. Nach ersten groben Schätzungen des Verkehrsministeriums wird dieser Angebotsausbau für den kommunalen ÖPNV ca. 600 bis 800 Mio. Euro pro Jahr zusätzlich kosten. Hierzu hat das Verkehrsministerium im Frühjahr 2021 bereits eine erste Kostenschätzung durchführen lassen. Die Ergebnisse werden dem AN zur Verfügung gestellt. Die Finanzierung dieser massiven Angebotsausweitung wird nur als gemeinsame Kraftanstrengung aller verantwortlichen Akteure – Bund, Land und Kommunen – gelingen. Das Land setzt sich daher gegenüber dem Bund für eine massive Erhöhung der Regionalisierungsmittel ein. Die Landesregierung bekennt sich im Koalitionsvertrag dazu, sich an der Finanzierung der ÖPNV-Offensive durch zusätzliche Landesmittel zu beteiligen. Auch die kommunalen Aufgabenträger werden sich durch zusätzliche Mittel beteiligen müssen. Für die Kommunen soll mit dem Mobilitätspass ein zusätzliches Finanzierungsinstrument für den Ausbau des Nahverkehrs oder für Tarifvergünstigungen an die Hand gegeben werden.

Insbesondere folgende Aufgaben des Auftragnehmers werden innerhalb des Rahmenvertrags zur Mobilitätsgarantie erwartet:

Los 1:

1. Fachliche Beratung und strategische Ermittlung der Kosten der Mindestbedienstandards der Mobilitätsgarantie in enger Abstimmung mit dem Auftraggeber sowie den Kommunalen Landesverbänden und ausgewählten Modellregionen.
2. Betreuung des Arbeitskreises und aktive Teilnahme am Steuerungskreis mit den kommunalen Landesverbänden sowie Vertreter der Modellkommunen
3. Proaktive projektbegleitende Kommunikation
4. Projektsteuerung

Los 2:

5. Rechtsberatung zur Umsetzung der Mobilitätsgarantie, ggf. als kommunale Pflichtaufgabe unter Berücksichtigung der Konnexität oder alternativ als Anreizsystem (Klärung verschiedener rechtlicher Fragen, Ausarbeitung eines Gesetzesentwurfs sowie Begleitung des Gesetzgebungsverfahrens).

Mobilitätspass

Die Verkehrswende ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe, die das Leben aller Menschen positiv beeinflussen wird. Der unmittelbare Nutzen liegt in der Entlastung der Straßen vom Autoverkehr durch Bündelung im ÖPNV, Emissionsreduktion durch weniger Autoverkehr,

weniger Staus und eine unbeschwerte Fortbewegung aller Verkehrsteilnehmer im öffentlichen Raum. Um den zur klimafreundlichen Verkehrswende erforderlichen Ausbau öffentlicher Verkehrsangebote zu bewerkstelligen, bedarf es neuer und langfristig tragfähiger Finanzierungsinstrumente. Neben dem Ausbau der klimafreundlichen Mobilitätsangebote sind gleichzeitig auch finanzielle Anreize erforderlich, damit die Menschen weniger Auto fahren und stattdessen auf den ÖPNV und andere klimafreundliche Verkehrsmittel umsteigen. Damit wird ein aktiver Beitrag zum Klimaschutz und zu lebenswerteren Städten und Gemeinden geleistet.

Mit dem Mobilitätspass möchte die Landesregierung mit ihrer Gesetzgebungskompetenz den Kommunen daher die Möglichkeit bieten, zusätzliche Mittel für den massiven Ausbau des ÖPNV zu generieren und Anreize zu setzen, die Straßen in den Städten und Gemeinden vom Autoverkehr zu entlasten. In einem im Auftrag des Verkehrsministeriums erarbeiteten Gutachten wurden zwischen 2019 und 2020 drei Varianten eines Mobilitätspasses untersucht: Ein Mobilitätspass für Einwohner („Bürgerticket“), für Kfz-Halter („Nahverkehrsabgabe“) sowie für Kfz-Nutzer („Straßennutzungsgebühr“). Dabei müssen jeweils alle EinwohnerInnen einer Kommune, Kfz-HalterInnen in einem festgelegten Gebiet oder Kfz-NutzerInnen auf definierten Straßen eine verpflichtende Abgabe (Gebühr bzw. Beitrag) leisten. Gleichzeitig erhalten die Bürgerinnen und Bürger eine Gegenleistung: ein persönliches ÖPNV-Guthaben in gleicher Höhe, welches beim Kauf von ÖPNV-Zeitkarten eingelöst werden kann. Doppelzahlungen sollen für Pendlerinnen und Pendler, die zwischen Aufgabenträgergebieten pendeln beim Mobilitätspass ausgeschlossen werden. Auch soziale Gesichtspunkte sollen berücksichtigt werden. So sollen etwa Ausnahmen für Azubis, Studierende oder ALG II-Empfänger*innen möglich sein. Untersucht wurden sowohl in Großstädten als auch in Kommunen des ländlichen Raums modellhaft die Einnahmepotentiale und die damit finanzierbaren Angebotsverbesserungen oder Tarifvergünstigungen im ÖPNV sowie erste Ansätze der administrativen Ausgestaltung. Für dieses Gutachten gab es ein großes Interesse von kommunaler Seite. Der Landkreistag und das VM haben in der Zwischenzeit mit drei Landkreisen weitere Berechnungen angestoßen. Im Rahmen des ausgeschriebenen Projektes sollen darüber hinaus weitere Landkreise und Regionen für Berechnungen dazukommen.

Als weiteres Modell wurde die sogenannte Arbeitgeberabgabe gutachterlich geprüft. Dabei sollen Arbeitgeber mit einer Abgabe zur Förderung des ÖPNV belegt werden können. Als Vorbild dient die in Wien umgesetzte Dienstgeberabgabe sowie das französische Modell Versement transport. Die generierten Mittel sollen von den Kommunen zweckgebunden für die Förderung des ÖPNV genutzt werden. Auch dieses Modell erscheint umsetzbar. Die Möglichkeiten und die Kopplung mit dem Mobilitätspass sollen vom Auftragnehmer weiter geprüft werden.

Bei der weiteren Ausarbeitung des Mobilitätspasses ist eine enge und vertrauensvolle Zusammenarbeit mit den Kommunen und weiteren Partnern erforderlich.

Insbesondere folgende Aufgaben des ANs werden innerhalb des Rahmenvertrags zum Mobilitätspass erwartet:

Los 1:

1. Fachliche Beratung sowie weitere und detailliertere Berechnungen zum Mobilitätspass auf Ebene der Landkreise und auf regionaler Ebene
2. Betreuung des Arbeitskreises und aktive Teilnahme am Steuerungskreis mit den kommunalen Landesverbänden sowie Vertreter der Modellkommunen
3. Proaktive projektbegleitende Kommunikation
4. Projektsteuerung

Los 2:

5. Rechtsberatung zur Einführung und Umsetzung des Mobilitätspasses (Klärung verschiedener rechtlicher Fragen, Ausarbeitung eines Gesetzesentwurfs sowie Begleitung des Gesetzgebungsverfahrens)
6. Ausarbeitung eines Konzepts zur Umsetzung des Mobilitätspasses in Modellkommunen bzw. -regionen zu den relevanten Varianten (z. B. Mobilitätspass für alle Einwohner, Kfz-Halter, Kfz-Nutzer, Arbeitgeberabgabe) sowie Klärung der dazu offenen Fragen

7. Lose

7.1 Los 1: Fachliche Beratung und Berechnungen Mobilitätsgarantie und Mobilitätspass sowie Kommunikation

Folgender Auftrag untergliedert nach Arbeitspaketen (AP) wird vergeben. Alle Arbeitsschritte sind in enger Abstimmung mit dem AG durchzuführen.

AP 1: Projektsteuerung

Der AN ist für die komplette Projektsteuerung, die sich aus den Aufgaben aus Los 1 und 2 ergibt verantwortlich. Mindestens die folgenden Leistungen werden dazu vom AN erwartet:

- Der Auftragnehmer (AN) legt einen Zeitplan unter Benennung von (Abbruch-) Meilensteinen vor. Dazu sind die Vorüberlegungen und Zielvorgaben des Auftraggebers (siehe Anlage 1) hinsichtlich eines abgeschlossenen Gesetzgebungsverfahrens bis zu Beginn des Jahres 2023 zu berücksichtigen. Überwachung der mit dem AG abgestimmten Zeitplanung samt Hinweis an den AG, falls Zeitpläne in Gefahr geraten.

- Der AN steuert und koordiniert den Informationsfluss zwischen den DL der einzelnen Lose dieser Ausschreibung. Er agiert als zentrale Kommunikations- und Informationsschnittstelle zwischen den AN und dem AG.
- Der AN gewährleistet eine stringente Zeitplanung und Terminierung während der gesamten Projektlaufzeit beider Lose unter Berücksichtigung von Abstimmungszyklen beim AG.
- Alle Arbeitspakete führt der AN in enger Abstimmung mit dem AG durch. Entsprechende Freigabezeiträume sind einzuplanen.
- Abstimmung mit dem AG sowie den weiteren Partnern (Termine beim AN virtuell und in Präsenz, Abstimmungen per Telefon und Mail, Projektmanagementtools). Von den Bietern werden im Rahmen des Angebots Vorschläge zu Regelungen für die Zusammenarbeit zwischen AG und AN, u. a. zu den Themen Abstimmungen/ Besprechungen und Freigaben zwischen AG und AN erwartet.
- Dem AN obliegt das Controlling und das Kostenmonitoring.
- Er richtet obligatorische Termine in den geeigneten zeitlichen Abständen mit dem AG ein, bei denen über den Projektstand berichtet und das weitere Vorgehen beraten wird. Hierzu werden Vorschläge des AN erwartet.
- Alle Leistungsbestandteile werden vom AN in enger Abstimmung mit dem AG sowie teilweise dem Lenkungskreis und dem Arbeitskreis der Modellregionen (siehe AP2) durchgeführt. Entsprechende Freigabezeiträume sind einzuplanen.
- Der AN unterstützt den AG durch Zuarbeit bei internen oder externen Anfragen (bspw. von Landtag, Bürgern, Landkreisen, Kommunen oder Medien/Presse).
- Projektergebnisse werden in einem veröffentlichungsfähigen Abschlussbericht festgehalten. Abstimmungs- und Freigabezeiträume sind zu beachten und einzuhalten.
- Der AN dokumentiert sämtliche Besprechungstermine zwischen AN und AG in Form eines Ergebnisprotokolls und stimmt dieses mit dem AG ab.

AP 2: Fachliche und organisatorische Vor- und Nachbereitung und Moderation Lenkungskreis und Arbeitskreis Modellkommunen

Für die Ausarbeitungen zum Mobilitätspass und zur Mobilitätsgarantie ist eine enge Abstimmung mit den Kommunalen Landesverbänden (KLV) sowie ausgewählten Modellstädten bzw. Modelllandkreisen und Modellregionen (in der Folge verkürzt als Modellregionen bezeichnet) erforderlich. Hierzu wird seitens des AG ein Lenkungskreis mit den Kommunalen Landesverbänden (ggf. ergänzt durch einen politischen Steuerungskreis) sowie ein projektbegleitender Arbeitskreis der Modellregionen eingerichtet. Es ist davon auszugehen, dass neben den Kommunalen Landesverbänden nach aktuellem Planungstand insgesamt ca.

10 Stadt- und Landkreise sowie ggf. eine weitere Regionen (mit ihren ca. 5 Stadt- und Landkreisen) als Modelllandkreise beteiligt werden sollen. Die Auswahl der Modellregionen wird seitens des AG bereits parallel zur vorliegenden Ausschreibung vorgenommen.

Insbesondere folgende Zusammenarbeit ist mit den Modellregionen vorgesehen:

- Projektsteuerung und Klärung übergeordneter Fragestellungen mit den KLV im Lenk- und ggf. Steuerungskreis
- Berechnungen des Mobilitätspasses und der Mobilitätsgarantie in den Modellregionen
- Identifikation, Diskussion und Klärung fachlicher und rechtlicher Fragestellungen mit dem Arbeitskreis der Modellregionen (
- Umsetzungskonzeption Mobilitätspass in Modellregionen

Vom AN wird erwartet, dass er die Sitzungen des Lenkungskreises sowie die Sitzungen des Arbeitskreises der Modellregionen vor- und nachbereitet, sowie an den Sitzungen teilnimmt und die Moderation übernimmt. Der Turnus der Sitzungen ist zwischen AG und AN abzustimmen. Hierzu werden Vorschläge des AN erwartet. Grundsätzlich können die Sitzungen des Lenkungskreises sowie des Arbeitskreises der Modellregionen virtuell als Videokonferenz durchgeführt werden. Bei Bedarf sind auch Präsenzveranstaltungen in Stuttgart (sofern möglich in den Räumlichkeiten des AG) durchzuführen. Eine pressewirksame Auftaktsitzung des Arbeitskreises unter Teilnahme des Verkehrsministers Winfried Hermann MdL ist zeitnah nach Start vorgesehen. Die Abschlussveranstaltung des Arbeitskreises, in deren Rahmen die Ergebnisse der Kostenkalkulationen zur Einführung der Mobilitätsgarantie und des Mobilitätspasses in den Modellregionen öffentlich vorgestellt werden, ist Ende März 2022 geplant.

Die **Vorbereitung** der Sitzungen des Lenkungskreises sowie des Arbeitskreises der Modellregionen durch den AN muss folgende Komponenten beinhalten:

- Durchführung einer vertieften **Vorbesprechung** mit dem AG mindestens 5 Tage vor den Arbeitskreissitzungen als Präsenztermin im VM oder in Form einer Videokonferenz (vorzugsweise webex). Der AN legt für die Vorbesprechungstermine einen detaillierten Ablaufplan für die jeweilige anstehende Arbeitskreissitzung inklusive der Untersetzung der TOPs und erläutert diesen.
- Erstellung und Versand der **Einladungen** an die Mitglieder des Steuerungskreises sowie des Arbeitskreises inklusive **vorbereitender Unterlagen** als fachlicher Input und Diskussionsgrundlage für die Sitzungen. Die Dokumente müssen vor Versand von Seiten des AG freigegeben werden.

- Bei Bedarf Buchung eines geeigneten **Veranstaltungsraumes** inklusive benötigter Ausstattung (Moderationskoffer, Pinnwände, Flipcharts, Beamer, Mikrofone, etc.) für die Steuerungskreis- und Arbeitskreissitzungen. Falls es die Anzahl der Sitzungsteilnehmer*innen und die Corona-Regelungen zulassen, kann der AG evtl. kostenlose Räumlichkeiten im VM mit geeigneten Kapazitäten und Ausstattung zur Verfügung stellen.
- Bei Bedarf Beauftragung eines **Catering-Services**. Der AN hat im Vorfeld der Catering-Bestellung mehrere Angebote hierzu einzuholen und das wirtschaftlichste dem VM zur Freigabe zu übermitteln.
- Unterstützung des AG bei Erstellung von **Präsentationen** und **Reden**.

Für die **Durchführung** der Sitzungen des Steuerungskreises sowie des Arbeitskreises mit den Modellregionen werden vom AN folgende Leistungen erwartet:

- **Moderation**
- Bereitstellung von **fachlichem Know-How** (z.B. Vorstellung von nationalen und/oder internationalen Fallbeispielen zur Ausgestaltung des Mobilitätspasses und einer Mobilitätsgarantie)
- Umsetzung abwechslungsreicher, interaktiver und austauschgenerierender **Diskussions-/ Arbeitsformate** für Plenumsrunden
- Dokumentation der Beiträge und vertieften Diskussionspunkte der Teilnehmenden des Arbeitskreises in Form eines **Ergebnisprotokolls**

Die **Nachbereitung** der Sitzungen des Steuerungskreises sowie des Arbeitskreises der Modellregionen setzt sich aus folgenden Bestandteilen zusammen:

- Eine **Nachbesprechung** muss zeitnah nach den Sitzungsterminen erfolgen, entweder als Präsenztermin im VM oder in Form einer Videokonferenz.
- **Versand Ergebnisprotokoll** an die Teilnehmer*innen des Arbeitskreises nach Freigabe des Dokuments durch das VM.
- Auswertung der Sitzungsergebnisse

Sollte die Durchführung der Arbeitskreissitzungen als Präsenzveranstaltung nicht möglich sein, wird von den AN erwartet ein entsprechendes Online-Format zu organisieren.

AP 3: Fachliche Beratung und Berechnung der Erlöse durch Mobilitätspass

Mit den im Herbst 2020 vorgestellten Gutachten¹ zeigt das Verkehrsministerium neue Wege zur Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs auf. Untersucht wurden sowohl in Großstädten als auch im ländlichen Raum modellhaft die Einnahmepotentiale und die damit finanzierbaren Angebotsverbesserungen im öffentlichen Personennahverkehr sowie die administrative Ausgestaltung. In einem Rechtsgutachten wurde zudem die rechtliche Umsetzung der drei Instrumente betrachtet. Um die Umsetzung der Finanzierungsvarianten gesetzlich zu verankern, soll das Gesetzgebungsverfahren fachlich und juristisch begleitet werden. Des Weiteren sollen auch Kombinationen von verschiedenen Finanzierungsmodellen ermöglicht werden. Ziel ist es, eine Harmonisierung bspw. eines Mobilitätspasses für EinwohnerInnen und einer Arbeitgeberabgabe zu erwirken und somit eine Doppelbelastung der Abgabebzahlenden zu vermeiden. Die rechtliche Ausgestaltung dieser Kombinationsmöglichkeiten soll in einem weiteren Arbeitspaket untersucht werden.

Die Effekte der Instrumente (konkrete Kosten für die zahlenden Akteure sowie potentielle Einnahmen und damit finanzierbare ÖPNV-Verbesserungen) auf Landkreisebene sowie auf regionaler Ebene fehlen bislang. Um auch Landkreisen und auf regionaler Ebene die Einführung eines Mobilitätspasses zu ermöglichen, ist die Wirkung der Instrumente zu prüfen.

Den Landkreisen und Gemeinden sowie Regionen soll für die Gestaltung der öffentlichen Mobilität mit dem Mobilitätspass ein neues Instrument zur Finanzierung bereitgestellt werden. Der Mobilitätspass soll eine Abgabe sein, die zweckgebunden für den Ausbau und Gestaltung des öffentlichen Verkehrs eingesetzt werden soll.

Dazu sind in den Modellregionen unterschiedliche Varianten und deren Erlöspotential zu betrachten. Bisher hat das Verkehrsministerium in vier Modellkommunen neue Wege zur Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs untersuchen lassen. In den o. g. vorliegenden Gutachten wurden sowohl in Großstädten als auch im ländlichen Raum modellhaft die Einnahmepotentiale und die damit finanzierbaren Angebotsverbesserungen im öffentlichen Personennahverkehr sowie die administrative Ausgestaltung analysiert. Die

¹ Gutachten: Mobilitätspass: Eckpunkte für eine landesweite Ermächtigung zur Einführung von kommunalen Instrumenten der Drittnutzerfinanzierung im ÖPNV (https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/PM_Anhang/201120_Gutachten_Rechtliche_Rahmenbedingungen_von_drei_Instrumenten_EY2020.pdf)

Gutachten: Mobilitätspass – Finanzielle Auswirkungen ausgewählter Instrumente der Drittnutzerfinanzierung im ÖPNV für vier Modellkommunen/-regionen (https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/PM_Anhang/201120_ANHANG_Mobilit%C3%A4tspass_Gutachten_IGES.pdf)

Ergebnisse aus den Modellkommunen sollen zum Anlass genommen werden, die Effekte eines Mobilitätspasses in unterschiedlichen räumlichen Ebenen tiefergehend zu untersuchen.

Aufgabe des AN in diesem AP ist es, den AG zur Drittnutzerfinanzierung zu beraten und die Einnahmemöglichkeiten der ausgewählten Instrumente und der dadurch finanzierbaren Verbesserungsmöglichkeiten des ÖPNV auf der Grundlage verschiedener Kostenannahmen in ausgewählten Modelllandkreisen/-regionen zu berechnen. Die Modelllandkreise/-regionen werden vorab vom AG per Interessensbekundungsverfahren ausgewählt. Aufgrund vorab geführter Sondierungsgespräche stehen drei Landkreise (LK Rhein-Neckar, LK Karlsruhe sowie LK Sigmaringen) als Modelllandkreise bereits fest. Es ist davon auszugehen, dass neben den Kommunalen Landesverbänden nach aktuellem Planungstand insgesamt ca. 10 Stadt- und Landkreise sowie ggf. eine weitere Region (mit ihren ca. 5 Stadt- und Landkreisen) als Modelllandkreise beteiligt werden sollen. Die Auswahl der Modellregionen wird seitens des AG bereits parallel zur vorliegenden Ausschreibung vorgenommen.

Für die Analyse sind die im oben erwähnten Gutachten „Finanzielle Auswirkungen ausgewählter Instrumente der Drittnutzerfinanzierung im ÖPNV für vier Modellkommunen/-regionen“ bereits untersuchten Finanzierungsvarianten zu berücksichtigen. Die Berechnungen in den Modelllandkreisen/-regionen orientieren sich daher an den bereits untersuchten Finanzierungsinstrumenten Mobilitätspass für a) alle erwachsenen EinwohnerInnen, b) Kfz-HalterInnen sowie c) Kfz-NutzerInnen. Zusätzlich kann auf Wunsch der Modelllandkreise/-regionen eine Arbeitgeberabgabe bei der Untersuchung berücksichtigt werden. Ein entsprechendes Rechtsgutachten liegt dem AG vor und wird dem AN bei Bedarf zur Verfügung gestellt.

Die Berechnungen der Finanzierungsvarianten dienen zum Erwerb von Grundlagenkenntnissen zum Mobilitätspass in Landkreisen und Regionen sowie zur Vorbereitung des geplanten Gesetzgebungsverfahrens zur Einführung des Mobilitätspasses.

Aufgabe des AN ist es, den AG sowie den beteiligten Arbeitskreisen der Modellkommunen vollumfänglich bei der Ausgestaltung des Mobilitätspasses fachlich zu beraten und die Erlöse je Variante zu berechnen. Nachstehende Einzelaufgaben sind nicht als abschließende Auflistung zu sehen.

Fachliche Beratung

- Fachliche Beratung des AG sowie bei Bedarf ergänzende Recherche und Aufbereitung der Erkenntnisse (u. a. zu Erkenntnissen aus anderen Modellen der Drittnutzerfinanzierung (z. B. Frankreich, Österreich) sowie zu Kosten und Finanzierungsfragen);

- Der AN legt in Abstimmung mit dem AG und mit Ergebnissen zur rechtlichen Bewertung aus Los 2 die zu untersuchenden Finanzierungsvarianten fest und orientiert sich dabei an den bereits vorliegenden Gutachten zum Mobilitätspass für EinwohnerInnen, Kfz-HalterInnen, Kfz-NutzerInnen und Arbeitgeberabgabe. Die fachliche Bewertung und ggf. zusätzliche Vorschläge für Finanzierungsvarianten werden erwartet.
- Der AN betrachtet den idealen räumlichen Geltungsbereich eines Mobilitätspasses und Erarbeitet Empfehlungen zur Ausgestaltung der Varianten des Mobilitätspasses im räumlichen Kontext. Dabei sind auch Szenarien der unterschiedlichen Ausgestaltung innerhalb eines Verwaltungsbezirkes zu berücksichtigen (z. B. Insellösungen, Mobilitätspass auf Kreisebene und auf Ebene einer kreisangehörigen Kommune).
- Die Kombination verschiedener Finanzierungsvarianten innerhalb eines räumlichen Geltungsbereiches wird untersucht.
- Für jede Variante wird die Erlöswirkung, die verkehrliche Wirkung sowie die potentielle Belastung von privaten Haushalten und Unternehmen je Variante bewertet. Doppelbelastungen sind zu vermeiden.
- Die Frage der sozialen Verträglichkeit und die Entlastung einkommensschwacher Haushalte fließt in die Untersuchung mit ein.
- Der AN erarbeitet eine Potentialanalyse und Zielvorgaben für die Varianten des Mobilitätspasses in den Modellregionen (Verkehrsverlagerung, Steigerung Fahrgastzahlen, Beitrag Klimaschutz etc.)
- Der AN konzipiert ein Workshopkonzept. Ein erstes Konzept hat der Bieter im Angebot darzulegen..
- Die Workshoptermine sind vom AN umfassend vorzubereiten, durchzuführen und nachzubereiten. Die Dokumentation der Termine ergeht an den AG. Änderungen des Workshopkonzeptes sind vom AN zu erläutern.

Berechnung der Erlöse

- Für alle Varianten werden Erlösberechnungen für die festgelegten Modellregionen angefertigt. Es kann davon ausgegangen werden, dass je Modellregion eine Variante zu berechnen ist. Für die Berechnungen sind ggf. mehrere iterative Berechnungen in verschiedenen Varianten erforderlich. Dies erfolgt in Abstimmung mit dem AG, dem Lenkungskreis und dem Arbeitskreis der Modellkommunen.
- Der AN ermittelt, welche konkreten zusätzlichen Verkehrsleistungen oder Tarifabsenkungen mit den ermittelten Erlösen in den Modelllandkreisen erzielt werden können.
- Sofern vorhanden, kann davon ausgegangen werden, dass die dazu notwendigen Daten von den Modellregionen zur Verfügung gestellt werden.

- Für die Berechnungen sind verschiedene Parameter zur Berücksichtigung u.a. von Mitnahme- und Verlagerungseffekten bei bisherigen ZeitkartenutzerInnen zu berücksichtigen. Welche Parameter bei den Berechnungen berücksichtigt werden, ist auf Vorschlag des AN mit dem AG und im Arbeitskreis mit den Modellkommunen abzustimmen.

AP 4: Fachliche Beratung und Kostenberechnung Mobilitätsgarantie sowie Ausarbeitung Mindestbedienungsstandard

Aufgabe des AN ist es, den AG vollumfänglich fachlich zu beraten und in Abstimmung mit dem AG sowie den KLV und den Modellregionen die Kosten für die Mobilitätsgarantie gemäß den Vorgaben des Koalitionsvertrags zu ermitteln. Für die fachliche Beratung des AG zur Ausgestaltung der Mobilitätsgarantie werden auch Recherchen (z. B. Vorgehen in anderen Bundesländern, Schweiz etc.) und eine für das Projekt erforderliche Aufbereitung erwartet.

Auch fachliche Fragen und Konzeptausarbeitungen zur Umsetzung der landesweiten Mobilitätsgarantie als kommunale Pflichtaufgabe oder als alternative Anreizsysteme sind Bestandteil der vom AN geforderten fachlichen Beratung zur Mobilitätsgarantie. Dabei sind die mit diesem AP ermittelten Kosten und Bedienstandards sowie rechtliche Fragen zu berücksichtigen, die in Zusammenhang mit Los 2 zu klären sind.

Zur Kostenberechnung und Definition des Bedienungsstandards sind folgende im Koalitionsvertrag vorgegebenen Mindestbedienstandards zugrunde zu legen und im Detail unter Berücksichtigung von On-Demand-Verkehren zu konkretisieren:

	Zeithorizont	Ausbaustand
Stufe 1	bis 2026	Hauptverkehrszeit: <ul style="list-style-type: none"> • 15 Minutentakt im Verdichtungsraum • 30 Minutentakt im ländlichen Raum Außerhalb der HVZ jeweils 30 bzw. 60-Min-Takt von 05:00 bis 24:00
Stufe 2	bis 2030	Hauptverkehrszeit: <ul style="list-style-type: none"> • 15 Minutentakt im Verdichtungsraum • 30 Minutentakt im ländlichen Raum Nebenverkehrszeit: <ul style="list-style-type: none"> • 15 Minutentakt im Verdichtungsraum • 30 Minutentakt im ländlichen Raum In der Schwachverkehrszeit 30- bzw 60-Min-Takt von 05:00 bis 24:00

Stufe 3	ab 2030	Verdichtungsraum 15 Minuten Takt Ländlicher Raum 30 Minuten Takt von 5 bis 24:00 Uhr
---------	---------	--

Zur Berechnung des finanziellen Aufwands der Mobilitätsgarantie werden vom AN grundsätzlich zwei Ansätze erwartet:

1. Landesweite modellbasierte Berechnung (mit differenzierter Ausweisung der Kosten insbes. nach Aufgabenträger, raumplanerischen Gebietstypen etc.)
2. Berechnung auf Ebene der ausgewählten Modell-Landkreise, mit verkehrsplanerischer Expertise

Bei beiden Ansätzen sind explizit die Möglichkeiten zur Aufgabenerfüllung über flexible Bedienformen bzw. On-Demand-Verkehre zu berücksichtigen und auszuweisen.

Die bereits im Frühjahr 2021 erfolgten Kostenabschätzungen des AG werden dem AN zur Verfügung gestellt.

Bereits im Angebot wird ein Vorschlag zur jeweiligen Berechnungsmethodik erwartet.

Auf folgende Aspekte ist bereits im Angebot einzugehen:

- Vorschlag über welchen konkreten Berechnungsansatz und ggf. mit welchen Varianten die Kosten für die landesweite Berechnung erfolgen soll.
- Vorschlag über welchen konkreten Berechnungsansatz und ggf. mit welchen Varianten die Kosten für die Berechnung auf Ebene der Modellregionen erfolgen soll. Aussagen dazu, inwiefern hier konkrete verkehrsplanerische Expertise einfließen kann.
- Worin vom Bieter die größten Hebel zur Beeinflussung der Kosten unter Wahrung der im Koalitionsvertrag vorgegebenen Mindestbedienstandards gesehen werden.
- Bezüglich der landesweiten Berechnung werden Aussagen dazu erwartet, ob die Berechnung landesweit modelliert wird oder ob eine Hochrechnung auf Basis der (verkehrsplanerischen) Berechnungen auf Ebene der ausgewählten Modellregionen erfolgt bzw. wie die Erkenntnisse aus den Berechnungen der Modellkommunen in die landesweite Berechnung Berücksichtigung finden können.

Die Aufgaben zur Kostenermittlung und zur Bestimmung der Bedienstandards bedingen sich inhaltlich gegenseitig. Es ist aus diesem Grund von einem iterativen Prozess auszugehen, bei dem die Annahmen für den Bedienungsstandard und die Eingangsparameter der Kosten-schätzung in jeder Iterationsschleife in Abstimmung mit dem AG und dem Arbeitskreis der Modellkommunen justiert werden können. Hierzu wird vom AN Flexibilität zur Ermittlung der

Kosten und Bedienstandards erwartet. Die zur Anwendung kommende Methodik zur Berechnung der Kosten ist mit dem AG und auch innerhalb des Lenkungskreises und des Arbeitskreises mit den Modellregionen abzustimmen.

Nachstehend sind aus Sicht des AG die voraussichtlich zu erwartenden Aufgaben des AN aufgeführt. Dabei handelt es sich nicht um eine abschließende Auflistung, womöglich werden einzelne der skizzierten Aufgaben auch nicht erforderlich. Die genaue Aufgabenstellung ist zwischen AN und AG auf Vorschlag des AN abzustimmen.

Aufgabe 1: Definition des landesweiten Mindestbedienstandards

- Der AN erarbeitet zu diesem Zweck Vorschläge für eine räumlich und zeitlich differenzierte Ausgestaltung der Mobilitätsgarantie die er fachlich begründet (Raumstruktur, Nachfragepotential etc.) und dem Arbeitskreis vorstellt.
- Es soll differenziert nach Ländlichem Raum und Verdichtungsraum ein Bedienungsstandard für den straßengebundenen ÖPNV erarbeitet werden, der die Kriterien des aktuellen Koalitionsvertrages erfüllt.
- Dabei geht er explizit auf den Einsatz festen Linienverkehrs und flexibler Bedienformen ein und gibt eine fachlich differenzierte Empfehlung für deren Einsatz in räumlicher und zeitlicher Ausgestaltung unter wirtschaftlichen und ökologischen Maßstäben. Unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten sind auch Ansätze zu berücksichtigen, die bspw. eine Anbindung von 95% der Bevölkerung garantieren oder die nicht alle ÖPNV-Linien auf den Mindestbedienstandard heben sondern in erster Linie die Anbindung der Orte (geschlossene Ortschaften) im Sinne des Koalitionsvertrags garantieren.
- Für die Modellregionen wird eine detaillierte Kostenberechnung des Mindestbedienstandards ausgearbeitet. Als Planungsrundlage für diese detaillierte und vertiefte Betrachtung der Modellregionen zur Anwendung des Bedienungsstandards sind die Modellregionen angehalten vorhandene Daten zur Verfügung zu stellen. Aufgabe des AN ist es, einen Abgleich vorzunehmen und die Berechnungen der Modellregionen zu berücksichtigen. Die letztendliche Festlegung des landesweiten Bedienungsstandards erfolgt seitens des AGs in enger Abstimmung mit den kommunalen Landesverbänden sowie den ausgewählten Modellregionen.

Aufgabe 2: Kostenschätzung der ÖPNV-Mobilitätsgarantie

- Der AN erarbeitet einen Ansatz zur Berechnung des finanziellen Aufwandes für eine landesweite Anwendung der Bedienungsstandards. Dazu können bspw. die unten näher beschriebenen Ergebnisse aus den Modellregionen zur Kalibrierung einer landesweiten Kalkulation herangezogen werden oder eine geeignete Umlegung aus den Modellregionen auf das komplette Bundesland vorgeschlagen werden.

Bisher eigene grobe Schätzungen und deren Methodik werden vom AG zur Verfügung gestellt.

- Der AN erarbeitet Vorschläge für eine verkehrsplanerische Methode, wie die Berechnungen der Kosten für die Modellregionen berechnet werden können. Dabei sind die bestehenden Verkehre zu berücksichtigen, um das zu erwartende Delta zur Erreichung des Mindestbedienstandards zu ermitteln. Die grundlegenden Ideen für diese Methoden sind im Angebot vorzustellen und können vom AG modifiziert werden.
- Diese abgestimmte Methode zur Kostenkalkulation für den Bedienungsstandard wird auf die Modellregionen vom AN angewendet und deren Ergebnisse finden Eingang in die o.g. landesweite Aufwandsabschätzung.
- Auf Grundlage der mit dem AG abgestimmten Methodik berechnet der AN die Kosten für die Modellregionen und den landesweiten Aufwand.
- Der finanzielle Aufwand für den Bedienungsstandard und die geschätzte Fehler-toleranz ist für jeden Aufgabenträger gemäß § 6 ÖPNVG Absatz 1 Satz 1 über eine geeignete Hochrechnung auszuweisen.
- Zu jeder Variante des Bedienungsstandards und zu jedem Arbeitsstand ist eine für den AG nachvollziehbare Kostenermittlung als Excel-Datei zu erstellen, die vom AG insbesondere hinsichtlich der Eingangsvariablen und Kostensätze und der o.g. Gebietskörperschaften bearbeitet werden kann. Die Kostensätze sind als Kosten je Fahrplankilometer anzulegen. Sie müssen nach den Kriterien des Bedienungsstandards und aufgeschlüsselt nach Aufgabenträger differenziert werden. Die Kostensätze je Fahrplankilometer sind nach den aktuellen Marktpreisen anzusetzen und für die Ausbaustufe 2 und 3 fortzuschreiben.
- Die aktuellen Marktpreise sowie die Preisentwicklung sind vom Dienstleister in eigener Recherche zu ermitteln und deren Herleitung zu dokumentieren. Die Festlegung der Kostensätze als Eingangsgröße der Kostenkalkulation obliegt letztendlich dem AG.

AP 5: Presse- und Öffentlichkeitarbeit

Vom AN wird erwartet, den AG über den gesamten Projektzeitraum bei einer begleitenden, **proaktiven Presse- und Öffentlichkeitsarbeit** zu unterstützen. Diese setzt sich insbesondere ausfolgenden Bausteinen zusammen:

- Erarbeitung und Umsetzung eines **Kommunikationskonzeptes** zu Mobilitätsgarantie und Mobilitätspass. Neben der Bestimmung der Ziele und der Zielgruppen sind vom AN auf Vorschlag und in Abstimmung mit dem AG die zu vermittelnden Botschaften sowie geeignete kommunikative Maßnahmen zu definieren und auszuarbeiten.

- In Abstimmung mit dem AG und den Modellregionen entwickelt der AN darüber hinaus regionale Kommunikationskonzepte. Der Aufwand des AN wird mit dem AG für diese Aufgaben im Vorfeld besprochen und vom AG freigegeben.
- Insbesondere bei der Erreichung von Meilensteinen und der Durchführung öffentlichkeitswirksamer Veranstaltungen hat der Dienstleister bereits im Voraus Entwürfe für entsprechende **Pressemitteilungen** zu verfassen und mit dem VM abzustimmen. Für die Pressemitteilungen sind bei Bedarf passende Zitate von den beteiligten Akteuren (Modellkommunen, Kommunale Landesverbände) einzuholen.
- Bei **Presseanfragen** kann der AN kurzfristig durch passende, ausformulierte **Antwortvorschläge** den AG unterstützen.
- Zu Beginn des Projekts erarbeitet der AN in Abstimmung mit dem AG jeweils einen **Beitrag** zu den beiden Projekten inklusive graphischer Untermalung **für die VM-Homepage** und für weitere Veröffentlichungen und aktualisiert diese bei Bedarf.
- Unterstützung des AG beim Verfassen von Fachartikeln und Beiträgen für Newsletter etc.
- Unterstützung des AG bei der Vor- und Nachbereitung, sowie Durchführung von öffentlichen Veranstaltungen und Pressekonferenzen

7.2 Los 2: Rechtsberatung

Mobilitätsgarantie und Mobilitätspass sollen gesetzlich auf Landesebene verankert werden. Aktuell geht der AG davon aus, dass es für den Mobilitätspass und für die Mobilitätsgarantie zweier getrennter Gesetzgebungsverfahren bedarf. Die Beratung zu rechtlichen Fragen für beide Vorhaben im Vorfeld der Gesetzgebungsverfahren sowie die rechtliche Begleitung zu den Gesetzgebungsverfahren inkl. den jeweiligen vor- und nachgelagerten Aufgaben werden vom AN bearbeitet.

Im Rahmen des bestehenden Rechtsgutachtens zum Mobilitätspass wurden die rechtlichen Rahmenbedingungen, die den Gebietskörperschaften die Nutzung solcher Finanzierungsvarianten erlaubt, geprüft. Schlussendlich sollen Gebietskörperschaften die notwendige Freiheit erhalten, auf gesicherter Rechtsgrundlage selbst über die Einführung des für sie passenden Finanzierungsinstruments zu entscheiden. Ein entsprechender erster Gesetzesentwurf mit Begründung liegt bereits vor. Dieser Entwurf ist jedoch weiter zu entwickeln und noch offene Fragestellungen zu berücksichtigen. Das Ministerium für Verkehr soll während des Gesetzgebungsprozesses des Gesetzes „Abgabenerhebung zur Drittnutzerfinanzierung des ÖPNV“ juristisch begleitet werden.

Die im Koalitionsvertrag geforderte Mobilitätsgarantie soll ggf. landesgesetzlich verankert werden. Dabei ist die Gesetzgebungskompetenz des Landes genauer darzulegen, die

Prämisse der kommunalen Selbstverwaltung gutachterlich in diesem Zusammenhang zu bewerten und an der landesgesetzlichen Verankerung der Mobilitätsgarantie unter Einhaltung der in LOS1 abgestimmten Bedienungsstandards mitzuwirken. Darüber hinaus soll der AN im Falle der Verankerung der Mobilitätsgarantie als kommunale Pflichtaufgabe die aus dem Konnexitätsprinzip abgeleitete Kostenerstattungspflicht gegenüber den AG resultierend aus dieser Mobilitätsgarantie darstellen und geeignete Lösungen zur Deckung dieser Ansprüche an das Land vorstellen. In diesem Zusammenhang wird die Eignung des Mobilitätspasses explizit geprüft. Es soll in jedem Fall eine Unterscheidung zwischen einer gesetzlichen Pflicht zur Realisierung der Mobilitätsgarantie und Alternativen im Sinne einer gesetzlich unverbindlicheren Regelung (Anreizsysteme) getroffen und rechtliche Fragen hierzu geklärt werden. Der AN unterstützt den AG und begleitet den Gesetzgebungsprozess für den Mobilitätspass und die Mobilitätsgarantie fachlich und juristisch.

AP 1: Projektkoordination

Der AN des LOS 1 ist für die Durchführung der kompletten Projektsteuerung, die sich aus den Aufgaben aus LOS 1 und LOS 2 ergibt, verantwortlich. Mindestens die folgenden Leistungen werden dazu vom AN des Los 2 erwartet:

- Der AN legt für LOS2 einen Zeitplan unter Benennung von (Abbruch-) Meilensteinen vor. Dazu sind die Vorüberlegungen und Zielvorgaben des AG (siehe Anlage 1) hinsichtlich eines abgeschlossenen Gesetzgebungsverfahrens bis zu Beginn des Jahres 2023 zu berücksichtigen. Überwachung der mit dem AG abgestimmten Zeitplanung samt Hinweis an den AG, falls Zeitpläne in Gefahr geraten.
- Der AN gewährleistet eine stringente Zeitplanung und Terminierung während der gesamten Projektlaufzeit unter Berücksichtigung von Abstimmungszyklen beim AG.
- Alle Arbeitspakete führt der AN in enger Abstimmung mit dem AG durch. Entsprechende Freigabezeiträume sind einzuplanen.
- Abstimmung mit dem AG sowie den weiteren Partnern (Termine beim AN virtuell und in Präsenz, Abstimmungen per Telefon und Mail, Projektmanagementtools). Von den Bietern werden im Rahmen des Angebots Vorschläge zu Regelungen für die Zusammenarbeit zwischen AG und AN, u. a. zu den Themen Abstimmungen/ Besprechungen und Freigaben zwischen AG und AN erwartet.
- Dem AN obliegt das Controlling und das Kostenmonitoring.
- Er richtet obligatorische Termine in geeigneten zeitlichen Abständen mit dem AG ein, bei denen über den Projektstand im LOS2 berichtet und das weitere Vorgehen beraten wird. Hierzu werden Vorschläge des AN in Abstimmung mit dem AN aus LOS 1 erwartet.
- Alle Leistungsbestandteile werden vom AN in enger Abstimmung mit dem AG durchgeführt. Entsprechende Freigabezeiträume sind einzuplanen.

- Der AN unterstützt den AG durch Zuarbeit bei internen oder externen Anfragen (bspw. von Landtag, Bürgern, Landkreisen, Kommunen oder Medien/Presse).
- Projektergebnisse werden in einem veröffentlichungsfähigen Abschlussbericht festgehalten. Abstimmungs- und Freigabezeiträume sind zu beachten und einzuhalten.
- Der AN dokumentiert sämtliche Besprechungstermine zwischen AN und AG in Form eines Ergebnisprotokolls und stimmt dieses mit dem AG ab.

AP 2: Rechtliche Beratung und Begleitung der Gesetzgebungsprozesse

Der AN berät den AG vollumfänglich zu rechtlichen Fragen in Zusammenhang mit der Mobilitätsgarantie und dem Mobilitätspass. Dabei sind auch rechtliche Fragestellungen zu berücksichtigen, die von den Kommunalen Landesverbänden und von den Modellkommunen aufgeworfen werden. Ziel ist es, dass rechtliche Fragestellungen geklärt und beide Vorhaben für eine rechtssicheres Gesetzgebungsverfahren vorbereitet und erfolgreich umgesetzt werden. Aktuell geht der AG von zwei separaten Gesetzgebungsverfahren aus, die vom AN zu begleiten sind. Die bisherigen rechtlichen Erkenntnisse des AG, die er insbesondere aufgrund der bisherigen Gutachten erlangt hat, werden dem AN zur Verfügung gestellt. Diese sind bei den weiteren Ausarbeitungen zu berücksichtigen.

Das konkrete Vorgehen ist zwingend mit dem AN von Los 1 abzustimmen.

Unter anderem sind dabei folgende Einzelaufgaben für den AN zu erwarten (keine abschließende Auflistung):

Rechtsberatung / Beantwortung von rechtlichen Fragen

- Der AN berät den AG vollumfänglich zu rechtlichen Fragen in Zusammenhang mit dem Mobilitätspass (inkl. Arbeitgeberabgabe) und der Mobilitätsgarantie.
- Der AN berücksichtigt dabei die Fragestellungen aus dem im Rahmen von Los 1 aufgeworfenen rechtlichen Fragen zum Mobilitätspass sowie zur Mobilitätsgarantie und beantwortet diese.
- Daher wird eine enge Abstimmung mit dem AN von Los 1 sowie eine aktive Teilnahme bei den Sitzungen des Lenkungskreises und des Arbeitskreises mit den Modellregionen erwartet.
- Der AN berücksichtigt das vorliegende Kurzgutachten zur Zweckbindung der Erlöse aus dem Mobilitätspass und prüft die Möglichkeiten zur Gewährleistung der Zweckbindung.
- Der AN prüft, welche Varianten des Mobilitätspasses auf welcher räumlichen Ebene und in welcher Form rechtssicher umgesetzt werden können. Dabei ist auch die Frage nachzugehen, wie Städte eingebettet in eine übergeordnete Verwaltungsebene ergänzende eigene Varianten eines Mobilitätspasses einführen können.

- Der AN berücksichtigt fallsituativ Fragen zu Varianten des Mobilitätspasses. Diese können u. a. sein:
 - Räumliche Ebene zur Umsetzung des Mobilitätspasses und seiner Varianten
 - Ausschluss von Doppelbelastungen
 - Berücksichtigung sozialer Gesichtspunkte
 - Ist eine Straßenbenutzungsgebühr für alle Straßen möglich? (inkl. Bundesstraßen)
 - Datenschutzrechtliche Fragen
 - Beachtung der Verfassungskonformität hinsichtlich Gleichbehandlung
 - Umgang mit (europäischem) Transitverkehr
- Der AN berät den AG zu rechtlichen Fragen und entwickelt rechtliche Konzeptvorschläge zur Einführung der Mobilitätsgarantie als kommunale Pflichtaufgabe (u. a. Berücksichtigung der Konnexität, Fragen zur Finanzierung auch durch Mobilitätspass) sowie zu Alternativen zur Pflichtaufgabe im Sinne von Anreizsystemen.
- Der AN bewertet die Einbettung flexibler Bedienformen in die Mobilitätsgarantie.
- Der AN stellt dar, wie sich eine gesetzlich verankerte Mobilitätsgarantie je nach Grad der Verbindlichkeit auf die Genehmigungspraxis der zuständigen Behörden auswirken kann (z.B. die Auslegung von Ermessensspielraum und Maßgeblichkeit eines Nahverkehrsplanes bei der Erteilung einer Genehmigung).
- Der AN gibt eine Empfehlung zur Ausgestaltung der Mobilitätsgarantie hinsichtlich der Einhaltung von Tarif- und Sozialstandards für Beschäftigte und der Einbettung der Betriebsleistung in die Abrechnungssystematik eines Tarifverbundes
- Der AN berücksichtigt zeitliche Verzögerungen und Rückkopplungsschleifen bzw. Änderungen.

Gesetzgebungsverfahren (Mobilitätspass und Mobilitätsgarantie)

- Der AN unterstützt und begleitet den AG vollumfänglich bei den erforderlichen Gesetzgebungsverfahren zur rechtssicheren Einführung des Mobilitätspasses und der Mobilitätsgarantie.
- Der AN prüft und empfiehlt für Mobilitätspass und Mobilitätsgarantie jeweils ein Verfahren zur rechtssicheren Ausgestaltung (ggf. in separaten Gesetzesinitiativen).
- Der AN legt dem AG eine umfassende Beschreibung aller notwendigen Tätigkeiten vor, die eine erfolgreiche Gesetzgebung im Rahmen einer geeigneten Gesetzesform erfordert und entwirft eine eindeutige Gesetzesformulierung inkl. Gesetzesbegründung

- Der AN berücksichtigt bei der Begleitung des Gesetzgebungsprozesses die Verwaltungsvorschriften Regelungen² und ist verantwortlich für alle Verfahrensschritte des dargestellten Ablaufplans.
- Der AN berücksichtigt inhaltliche Implikationen im Zusammenspiel mit dem bestehenden Rechtsrahmen (z. B. Abgaben- und Verwaltungsrecht, Steuerrecht, ÖPNVG und PbefG).
- Der AN erstellt und überarbeitet alle textlichen Grundlagen insbesondere Gesetzestexte und Begründungen. Zudem unterstützt er den AG bei der Beantwortung von Rückfragen aus der Landesregierung, dem Landtag, von Kommunen und weiteren Akteuren, bei Presseanfragen etc. Im Rahmen der Gesetzgebungsverfahren wertet er eingehende Stellungnahmen aus, strukturiert diese und kommentiert sie aus rechtlicher Sicht und unterbreitet Lösungsvorschläge.

AP 3: Umsetzungskonzeption Mobilitätspass

Der Mobilitätspass wird ein in Deutschland neues und bislang nicht erprobtes Instrument darstellen, das die Kommunen umsetzen können und für die es bislang noch keine Vorlage zur verwaltungsrechtlichen und verwaltungstechnischen Implementation gibt. Fragen zur Operationalisierung sind noch weitgehend ungeklärt. Ziel dieses AP ist es daher, den Mobilitätspass mit möglichst geringem Verwaltungsaufwand und mit möglichst geringen bürokratischen Hürden für die Nutzer:innen umzusetzen. Aufgabe des AN ist es, zu den verschiedenen Modellen und für die verschiedenen räumlichen Ebenen des Mobilitätspasses zur Implementation gemeinsam mit ausgewählten Modellkommunen die Fragen zur Umsetzung zu identifizieren und zu klären sowie eine Umsetzungskonzeption im Sinne eines Leitfadens zu erarbeiten.

Gemeinsam mit dem AG, den KLV und den Modellkommunen sollen unter Berücksichtigung der weiteren (parallelen) inhaltlichen und rechtlichen Ausarbeitungen zum Mobilitätspass aus Los 1 und Los 2 Fragen zur Umsetzung des Mobilitätspasses identifiziert und bearbeitet werden. Hierzu werden Vorbereitungen und konkrete Ausarbeitungen des AN erwartet.

Das konkrete Vorgehen ist mit dem AG sowie dem AN von Los 1 abzustimmen. Der AN definiert für die Ausarbeitung der Fragen sowie die weitere Ausarbeitung zur Umsetzungskonzeption und die erforderlichen Arbeitsschritte.

² VwV Regelungen: <https://bw-portal.bwl.de/documents/20142/185266/Ablaufplan%20Verfahrensschritte/3c5d0003-8d86-97e2-734c-67818ce27481>

Der AN entwickelt zu jeder weiterzuverfolgenden Variante des Mobilitätspasses sowie der Arbeitgeberabgabe unter Einbeziehung der räumlichen Ebene (Kommune, Landkreis, Region) in Abstimmung mit dem AG, den KLV und den Modellkommunen eine Umsetzungskonzeption.

Insbesondere folgende Aspekte sind bei der Erarbeitung der Umsetzungskonzeption zu berücksichtigen:

- Ziel: Umsetzungskonzeption mit möglichst geringem Verwaltungsaufwand und möglichst geringem bürokratischem Aufwand
- Umsetzungskonzeption für jede relevante Variante (aktuell: Mobilitätspass für EinwohnerInnen, Kfz-HalterInnen, Kfz-NutzerInnen, Arbeitgeberabgabe) sowie für jede relevante räumliche Umsetzungsebene (aktuell: Stadt, Landkreis, Zweckverbände/Region)
- Zweckbindung der Erlöse: Sicherstellung, dass die Erlöse des Mobilitätspasses gem. der Zweckbestimmung (zusätzlicher Ausbau ÖPNV / Tarifmaßnahmen) verwendet werden. Dazu u.a. Berücksichtigung des Kurzgutachtens „Mittelverwendung aus dem Mobilitätspass“ (wird vom AG zur Verfügung gestellt)
- Identifikation und Erläuterung der umzusetzenden Finanzierungsvariante (Gebühr, Beitragserhebung)
- Konzept zur Erhebung der Einnahmen
- Konzept zur Ausgabe des Mobilitätsguthabens
- Ressourcenidentifikation zur Umsetzung des Mobilitätspasses (Personal, Zeitplan, finanzielle Mittel)
- Definition des Adressatenkreises des Mobilitätsguthabens (unter Berücksichtigung sozialer Gesichtspunkte)
- Methodik zur Ermittlung der Anzahl der Abgabebzahler:innen
- Datenerhebung zur Abschätzung der Abgabepflichtigen, der ÖPNV- und Straßennutzung sowie spezifische Kostensätze
- Berücksichtigung der Tarif- und Verbundlandschaften
- Der AN berücksichtigt verwaltungstechnische und rechtliche Fragen, die bei der Umsetzung auftreten können
- Die Ergebnisse werden in einem veröffentlichungsfähigen Konzeptionsleitfaden festgehalten (AP 4). Die Struktur ist mit dem AG abzustimmen.
- Der AN erstellt eine Checkliste aller relevanten Schritte, die ergriffen werden müssen, um eine erfolgreiche Konzeptumsetzung zu gewährleisten.

- Der AN prüft in Abstimmung mit dem AG, ob ein Online-Berechnungstool zur Ermittlung der Erlösaussichten des Mobilitätspasses sinnvoll erarbeitet werden kann und setzt dieses nach Rücksprache mit dem AG ggf. um.

Ziel ist es damit, dass interessierte Kommunen/Landkreise/Regionen mithilfe eines schlanken Konzeptleitfadens sowie einem möglichst geringen Verwaltungsaufwand die Einführung einer Variante des Mobilitätspasses umsetzen können.

AP 4: Erarbeitung Umsetzungsleitfaden

Die Ergebnisse der Umsetzungskonzeption aus AP 3 sowie weitere relevante Hinweise und Empfehlungen zur Umsetzung des Mobilitätspasses sind in einem ansprechend aufbereiteten und verständlichen Leitfaden aufzubereiten. Der Leitfaden soll veröffentlicht werden. Die Inhalte und die Struktur sowie die Gestaltung sind auf Vorschlag des AN mit dem AG abzustimmen.

Mit dem Umsetzungsleitfaden sollen über die betroffenen Modellkommunen hinaus weitere Kommunen wertvolle Hinweise zur praktischen Umsetzung des Mobilitätspasses erhalten und zur Umsetzung motiviert werden. Daher ist auf die praxistaugliche und ansprechende Aufbereitung des Umsetzungsleitfadens zu achten.

Neben der Erstellung des Leitfadens ist auch der Druck in einer mit dem AG abzustimmenden Auflage sowie ein geeigneter Vertrieb des Leitfadens an die zuständigen Stellen Aufgabe des AN.

Anlagenverzeichnis

Anlage 1	Zeitplan (siehe gesondert)
Anlage 2 und 3	Besondere Vertragsbedingungen und Muster für Tariftreueerklärung (siehe gesondert bei Vordrucken)
Anlage 4	Vordruck für Erklärungen in Vergabeverfahren (Kapitel 4.2 Teil 1 und Kapitel 5.1) (siehe gesondert bei Vordrucken)
Anlage 5	Kalkulationsblatt (siehe unten)

Anlage 5

Kalkulationsblatt

Ich/wir bieten die Ausführung der beschriebenen Leistungen zu den von mir/uns im nachfolgenden Kalkulationsblatt eingesetzten **Netto-Preisen** wie folgt an:

Tätigkeit	Stundensatz (netto)	Aufteilung in %
Projektleitung	xxx,xx	40
Senior Beratung	xxx,xx	25
Junior Beratung	xxx,xx	25
Assistenz	xxx,xx	10

Es gilt der Rahmenvertrag „Teil B, Kap 8“

Ort, Datum und rechtsverbindliche Unterschrift (inkl. Name in Klarschrift) des Bieters/ der Bietergemeinschaft