
LEISTUNGSBESCHREIBUNG ZUR ANGEBOTSABGABE EINER MACHBARKEITSSTUDIE EINER RADSCHNELL-/ RADDIREKTVERBINDUNG IM KORRIDOR TAUNUSSTEIN – WIESBADEN

INHALTSVERZEICHNIS

1	HINTERGRUND	2
2	RAHMENBEDINGUNGEN DER LEISTUNGSBESCHREIBUNG	3
	2.1 Auftraggeber und Vergabestelle	3
	2.2 Ausgangslage und Projektziel	3
	2.3 Projektorganisation	4
	2.4 Vorhandene Grundlagen	4
	2.5 Untersuchungsraum	5
3	ARBEITSPAKETE (AP)	7
	3.1 AP1: Identifikation und Analyse verschiedener Streckenvarianten im Korridor	7
	3.2 AP2: Auswahl einer / mehrerer Streckenvariante(n)	7
	3.3 AP3: Maßnahmenentwicklung	8
	3.4 AP4: Nutzen-Kosten-Analyse	9
	3.5 AP5: Realisierung	10
	3.6 AP6: Projektorganisation und Beteiligung	11
	3.7 AP7: Prozessbegleitendes Kommunikations- und Beteiligungskonzept	12
	3.8 AP8: Ergebnisaufbereitung	13
4	ERGÄNZUNGEN FÜR DIE AUSSCHREIBUNGSUNTERLAGEN	14
	4.1 Anlage 1 - Bekannte Zwangspunkte im Untersuchungszeitraum	
	4.2 Anlage 2 - Auszug aus Band I "Radschnellverbindungen in Hessen - Identifizierung von Korridoren" des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen	

1 Hintergrund

Radschnellverbindungen bzw. Raddirektverbindungen (nachfolgend Radschnellverbindung genannt) leisten einen wesentlichen Beitrag, um die Attraktivität des Fahrrads im Alltagsverkehr auch über längere Distanzen durch eine Verkürzung der Reisezeit zu erhöhen. Durch hohe Qualitätsstandards lassen sich solche Strecken zügig und sicher zurücklegen. Die Radschnellverbindungen

- sind umwegarm und weitgehend bevorrechtigt an Kreuzungen,
- sind zügig befahrbar durch entsprechende Breiten, großzügige Kurvenradien und Sichtfreiheit
- und brauchen eine Einbettung in ein gutes Radnetz, um ihre Wirkung entfalten zu können.

Eine wichtige Rolle spielen die Radschnellverbindungen im Alltagsradverkehr (Pendelnde, Berufs- und Ausbildungsverkehr) zwischen den Orten mit großer Verkehrsbedeutung und somit dort, wo ein besonders hohes Potenzial zu erwarten ist.

Verlagerungen zugunsten des Radverkehrs können dazu beitragen, stark belastete Straßen- und / oder ÖPNV-Verbindungen zu entlasten. Damit verbunden ist eine Entlastung der Umwelt (Lärm- und Schadstoffbelastung, Klimaschutz).

Das Land Hessen hat zur Unterstützung der Kommunen in den Jahren 2018 und 2019 mit dem Projekt „Radschnellverbindungen in Hessen: Qualitätsstandards, Nachfragepotenzial und Korridoranalyse“ wesentliche Grundlagen für die Planung von Radschnellverbindungen bereitgestellt. Ergebnisse des Projektes sind:

- Definition eines landesweiten Radhauptnetzes
- Qualitätsstandards für Rad- und Radschnellverbindungen
- Musterlösungen für den Ausbau von Rad- und Radschnellverbindungen
- Methodik für Nutzen-Kosten-Analysen für Radschnellverbindungen
- Geeignete Korridore für Radschnellverbindungen zur vertieften Untersuchung durch Machbarkeitsuntersuchungen
- Musterausschreibung für Machbarkeitsuntersuchungen von Radschnellverbindungen bzw. Raddirektverbindungen

Diese Ergebnisse stellen auch die Grundlage dieses Projektes dar.

Der Korridor Taunusstein – Wiesbaden wurde in der landesweiten Potenzialanalyse als potenzielle Radschnellverbindung identifiziert. Die zugrundeliegende Korridoranalyse erlaubt noch keine Aussagen zu möglichen Streckenverläufen oder den notwendigen Maßnahmen zur Realisierung. Diese sind wesentliche Elemente der hier ausgeschriebenen Machbarkeitsuntersuchung.

2 Rahmenbedingungen der Leistungsbeschreibung

2.1 Auftraggeber und Vergabestelle

Öffentlicher Auftraggeber dieses Vergabeverfahrens zur Machbarkeitsuntersuchung der Radschnellverbindung Taunusstein – Wiesbaden ist der Rheingau-Taunus-Kreis. Die Anschrift des Projektträgers lautet:

Kreisausschuss des Rheingau-Taunus-Kreises

Heimbacher Straße 7

65307 Bad Schwalbach

Es besteht eine Kooperation zwischen der Landeshauptstadt Wiesbaden, der Stadt Taunusstein und dem Rheingau-Taunus-Kreis zur gemeinsamen Beauftragung und Erstellung der Machbarkeitsstudie. Gemeinsam wird das Ziel verfolgt, eine Radschnellverbindung zwischen Wiesbaden und Taunusstein zu entwickeln.

2.2 Ausgangslage und Projektziel

Im Projekt „Radschnellverbindungen in Hessen: Qualitätsstandards, Nachfragepotenzial und Korridoranalyse“ wurden hessenweit insgesamt 50 Korridore identifiziert und betrachtet. Die im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchung zu identifizierenden Streckenvarianten liegen im Korridor Wiesbaden – Taunusstein. Berechnungen haben ein Potenzial von 1300 Radpendelnden pro Tag ergeben. Somit fällt der Korridor hinsichtlich seines ermittelten Radpendlerpotenzials in die Kategorie II (vgl. Band I: Identifizierung von Korridoren; online verfügbar unter: www.schneller-radfahren.de). Zur Anzahl der ermittelten Radpendelnden aus der landesweiten Betrachtung müssen noch die Zahl der Radfahrenden aus den jeweiligen Binnen-, Freizeit-, Einkaufs- und Ausbildungsverkehren hinzugerechnet werden. Damit soll die zu erarbeitende Machbarkeitsuntersuchung aufzeigen, ob sich eine identifizierte Strecke innerhalb des Korridors als Radschnellverbindung realisieren lässt. Aus diesem Grund umfasst der Begriff Radschnellverbindung im weiteren Verlauf der Leistungsbeschreibung auch Raddirektverbindungen bzw. Abschnitte mit dem Standard von Raddirektverbindungen.

Die zu erarbeitende Machbarkeitsuntersuchung soll den Korridor zwischen der Stadt Wiesbaden und der Stadt Taunusstein betrachten und aufzeigen, inwieweit die Umsetzung einer Radschnellverbindung zu realisieren ist. Grundlage hierfür bilden u. a. die landesweiten Qualitätsstandards und Musterlösungen zu Radschnellverbindungen in Hessen (online verfügbar unter: www.schneller-radfahren.de).

Die Machbarkeitsuntersuchung beinhaltet:

- die Ermittlung und vergleichende Analyse von Streckenvarianten im Korridor
- die Herausarbeitung und gutachterliche Empfehlung einer Streckenführung (ggf. mit Abschnittsvarianten)

-
- die Darstellung der Verknüpfungen des Endpunktes Taunusstein Ortsteil Hahn mit den Ortsteilen Bleidenstadt und Wehen.
 - die Konkretisierung der erforderlichen Maßnahmen entlang der Strecke und an Knotenpunkten
 - eine Nutzen-Kosten-Analyse
 - einen Überblick über erforderliche Schritte zur Realisierung

2.3 Projektorganisation

Für die Machbarkeitsuntersuchung Radschnellverbindung Wiesbaden – Taunusstein fungiert der Rheingau-Taunus-Kreis als Projektträger. Nach Abstimmung der gemeinsamen Grobtrasse entscheiden die Stadt Taunusstein und die Stadt Wiesbaden als Projektpartner über die Konkretisierung der Vorgehensweise ihr Stadtgebiet betreffend.

Der Projektträger und die Projektpartner organisieren sich auf der politischen Ebene und der fachlichen Ebene.

2.4 Vorhandene Grundlagen

Der Projektträger stellt dem Auftragnehmer folgende vorhandene Grundlagen kostenfrei zur Verfügung:

Rheingau-Taunus-Kreis

- Mobilitätskonzept

Stadt Taunusstein

- Grunddaten des Radroutenplaners Hessen können beim Land Hessen eingeholt werden
- Spezifische Strukturdaten können beim statistischen Landesamt abgerufen werden
- Ergebnisse der landesweiten Potenzialanalyse (Korridoranalyse Land Hessen)
- Zähldaten zum Radverkehr (Korridoranalyse Land Hessen)
- Aktueller Verkehrsentwicklungsplan Stadt Taunusstein

Stadt Wiesbaden

- Geobasisdaten
- Aktuelle Orthofotos
- Vorhandene Planungen und Strategien (Verkehrsentwicklungsplan 2030, Radverkehrskonzept 2015, etc.) im Korridor / in der Region
- Vorhandene Gutachten und Untersuchungen im Korridor
- Spezifische Strukturdaten (Verfügbarkeit je nach Bedarfsfall zu prüfen)
- Ergebnisse der landesweiten Potenzialanalyse
- Verkehrsmodell (ohne abgebildetem Radverkehr, Verfügbarkeit je nach Bedarfsfall zu prüfen)

-
- Radwegweisungsnetz der Stadt Wiesbaden (gesamstädtische und regional bedeutsame Radrouten)
 - Radverkehrskarte der Stadt Wiesbaden des Jahres 2021 (Darstellung von derzeit vorhandenen Radverkehrsanlagen und nutzbaren Radrouten)

Die Bereitstellung erfolgt als Downloadmöglichkeit oder über Datenträger. Grundlagen, deren kostenfreie Bereitstellung darüber hinaus der Auftragnehmer als notwendig einschätzt, sind im Angebot zu benennen.

2.5 Untersuchungsraum

Informationen zum Korridor Wiesbaden – Taunusstein sind dem Steckbrief der Anlage 2 im Band I: Identifizierung von Korridoren, Nr. 14 zu entnehmen (online verfügbar unter: www.schneller-radfahren.de). Eine Detailkarte zur Abgrenzung des Untersuchungsraums ist der Ausschreibung angehängt.

- Stadt Taunusstein
 - Bekannte Zwangspunkte im Untersuchungsraum
benennen
 - Zu beteiligende Akteure
Benennen
 - ADFC Wiesbaden/Rheingau-Taunus e.V.
 - Radsportverein Eltville 1989
 - Rheingauer Mountainbike Club RED PULSE e.V.
 - Anstehende räumliche Entwicklung:
 - Oestrich-Winkel, Neue Wohngebiete: Fuchshöhl (Mittelheim), ehem. Koepp-Gelände Rheingaustraße (Oestrich)
 - Rüdesheim am Rhein, generell wandelt sich in Rüdesheim bedingt durch die BUGA 2029 aktuell sehr viel:
 - Wohnbebauung Weinkellerei Albertstraße/Friedrichstraße neben der Bahn (siehe Sandfläche Anlage) für ca. Einwohner
 - Konversion Rottland/Oberstraße (Bienengarten) – Wohnbebauung 200- 250 Einwohner
 - Verlagerung des Bahnhofs Rüdesheim vom westlichen Rand in die Stadtmitte Bleichstraße/Hafenpark (2027)
 - Lückenschluss Radverbindung Leinpfad zwischen Autofähre/Stellwerk und Adlerturm (bis BUGA 2029)
 - Bei Routenführung in den Weinbergen sind die Wege (z.B. R3a) immer auch Wirtschaftswege (und damit ist mit Arbeitsgeräten der Winzer zu rechnen, Verunreinigung der Wege). Außerdem wird der gesamte Verkehr der B42 bei Hochwasser durch die Weinberge auf eben diesen Wirtschaftswegen geführt)
 - Straßen innerhalb der Ortschaften immer sehr beengt und oft nur einspurig (Einbahnstraßenregelungen)
 - Stadt Wiesbaden
-

-
- Bekannte Zwangspunkte im Untersuchungsraum
 - Mögliche Anbindung des Schiersteiner Bahnhofs berücksichtigen
 - Akteursstrukturen (z. B. engagierte große Arbeitgeber)
 - Industrie- und Gewerbeflächen in Biebrich und Schierstein
 - Anfangs- bzw. Endpunkt auf Wiesbadener Gemarkung: Hauptbahnhof

3 Arbeitspakete (AP)

Die Machbarkeitsuntersuchung gliedert sich in die im Folgenden dargestellten Arbeitspakete, die durch einen externen Auftragnehmer bearbeitet werden sollen.

3.1 AP1: Identifikation und Analyse verschiedener Streckenvarianten im Korridor

- Die vorhandenen Grundlagen sollen gesichtet und ausgewertet werden. Auf dieser Basis sind die Rahmenbedingungen im Korridor in Bezug auf Demografie, Quellen und Ziele, Pendlerverflechtungen, bestehende Verkehrsinfrastrukturen sowie räumliche und verkehrliche Barrieren zu skizzieren.
- Die Identifikation von konkreten Örtlichkeiten für den Start- und Endpunkt durch den Auftragnehmer in Abstimmung mit dem Projektträger (ggf. unter Einbeziehung der Projektsteuerungsgruppe/ des Lenkungskreises).
- Die Identifikation von möglichen Streckenvarianten im Korridor erfolgt auf Grundlage der in Kapitel 2.4 gelisteten Grundlagen und einer ersten groben Einschätzung der Machbarkeit (technisch und rechtlich) durch den Auftragnehmer. Ebenso ist eine erste Abwägung zwischen der Erschließungswirkung (Quellen und Ziele zwischen Wiesbaden – Rüdesheim am Rhein) und einer direkten Führung vorzunehmen.
- Die vom Auftragnehmer identifizierten Streckenvarianten sind mit dem Projektträger und ggf. mit der Projektsteuerungsgruppe abzustimmen.
- Die abgestimmten Streckenvarianten sind durch den Auftragnehmer durch Befahrung vor Ort zu analysieren und aufzubereiten. Ergebnisse der Bestandsanalyse sind mit georeferenzierten Fotos und Karten zu dokumentieren. Zu dokumentieren und zu bewerten sind:
 - Lage (innerorts/ außerorts)
 - Aktuelle Führungsform des Radverkehrs
 - Knotenpunktformen
 - Nutzungskonflikte (z. B. Land- und forstwirtschaftliche Verkehre, Fußverkehr, ruhender Verkehr)
 - Engstellen und Zwangspunkte (z. B. Unter- und Überführungen, Bahnüberquerungen)
 - Schutzgebiete
 - Räumliche Barrieren (z. B. Topografie, Gewässer, Bahnlinien, Autobahnen)

3.2 AP2: Auswahl einer / mehrerer Streckenvariante(n)

- Die vor Ort analysierten und dokumentierten Streckenvarianten sind gegeneinander abzuwägen. Grundlage der Abwägung ist ein mit dem Projektträger abgestimmter Kriterienkatalog der die vorhandenen (Daten-)Grundlagen (vgl. Kapitel 2.4) und die Ergebnisse der Analyse (vgl. Kapitel 3.1) berücksichtigt. Die Streckenvarianten sollen hinsichtlich folgender Kriterien bewertet werden:
 - Potenzial/ Attraktivität

-
- Qualität/ Standardeinhaltung
 - Handlungsaufwand/ Umsetzung
 - Weitere Kriterien, wie z. B. Verkehrssicherheit

Quantifizierbare Aspekte hierzu sind:

- Einwohnerinnen und Einwohner
- Beschäftigte, Industrie- oder Gewerbeflächen
- Schul- und Hochschulplätze
- Einkaufszentren, Kultur- und Sportstätten
- Eingriff in geschützte Gebiete
- Umwegfaktor
- Einbindung in das vorhandene Radverkehrsnetz
- Verknüpfung mit dem ÖV (Bahnhöfe/ Haltepunkte)
- Voraussichtlicher Streckenanteil mit eingehaltenen Qualitätsstandards
- Anzahl der Knoten mit Zeitverlust
- Anzahl neuer Ingenieurbauwerke
- Streckenlänge mit Neu- und/ oder Ausbaubedarf

Darüber hinaus sind auch qualitative Aspekte Inhalte des Kriterienkatalogs. Hier sind bspw. folgende Aspekte anzuführen:

- soziale Sicherheit
 - Konfliktpotenzial mit dem ruhenden Verkehr
 - Konfliktpotential mit dem landwirtschaftlichen Verkehr
 - Bedeutung für den Freizeitradverkehr und Radtourismus
- Ergebnis der Abwägung ist möglichst eine favorisierte Streckenvariante ggf. mit Untervarianten oder ggf. max. 3 favorisierte Streckenvarianten, die einer vertiefenden Analyse (AP3 und AP4) unterzogen wird/ werden. Die vertiefende Analyse (AP3 und AP4) ist für eine favorisierte Streckenvariante vom Auftragnehmer zu kalkulieren. Jede weitere vertieft zu analysierende Streckenvariante ist durch den Auftragnehmer als Eventualposition im Angebot zu berücksichtigen, kenntlich zu machen und umfasst die Inhalte von AP3 und AP4.

3.3 AP3: Maßnahmenentwicklung

Für die favorisierte(n) Streckenvariante(n) ist die Maßnahmenentwicklung zur Qualifizierung des Streckenverlaufs zu einer Radschnellverbindung durchzuführen. Die Ergebnisse sind in ein Maßnahmenkataster zu überführen. Wesentliche Unterstützung bilden dabei die Musterlösungen für Radschnellverbindungen in Hessen.

- Die entsprechende Kartendarstellung soll im Maßstab 1:2.000 außerorts und 1:500 innerorts erfolgen. Dabei ist/ sind die Streckenvariante(n) in sinnvoll gegliederte Abschnitte zu unterteilen.
- Für die gegliederten Abschnitte sind Steckbriefe mit Text und Grafiken zu entwickeln. Inhalte der Steckbriefe sind:

-
- Verortung der Maßnahmenabschnitte bzw. der Knotenpunkte
 - Zuordnung eines Maßnahmentyps
 - Zuordnung des angestrebten Querschnitts
 - Beschreibung der jeweiligen Maßnahme
 - Einschätzung zur Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte
 - Darstellung von Besonderheiten auf den Abschnitten
 - Darstellung der Baulastträgerschaften
 - Hinweise zu Flächenbilanzen
 - Umgang mit dem ruhenden Verkehr
 - Konfliktpotenzial mit dem land-/ forstwirtschaftlichen Verkehr
 - Umgang mit Sonderbauwerken und Darstellung möglicher Alternativen
 - Hinweise zu weiteren notwendigen Gutachten aus Fachplanungen
 - Maßnahmen zur Anbindung von Zubringern und Anschlüssen
 - Anbindungen von Bahnhöfen und wichtigen Haltepunkten im SPNV oder Regionalbuslinien
 - Erfüllungsgrad der Qualitätskriterien des Landes Hessen in % der Strecke
- Über die landesweit geltenden Musterlösungen für Führungsformen und Knotenpunktformen von Radschnellverbindungen hinaus werden im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchung insbesondere Knotenpunkte auftreten, die die Erarbeitung von Einzellösungen notwendig machen. Es wird davon ausgegangen, dass auf einer Streckenvariante max. 8 Einzellösungen an Knotenpunkten zu erarbeiten sind. Jede weitere Einzellösung ist durch den Auftragnehmer als Eventualposition im Angebot zu berücksichtigen und kenntlich zu machen.
 - Maßnahmen aus dem Service- (z. B. Reparaturstation) und Kommunikationsbereich (z. B. Fahrradzähler) sind nicht wesentlicher Bestandteil einer Machbarkeitsuntersuchung. Gleichwohl tragen sie zur Qualitätssteigerung bei. Im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchung können zusätzliche Ausrüstungen Berücksichtigung finden, wenn sie an einer konkreten Örtlichkeit festgemacht werden können. Die Maßnahmenentwicklung zur zusätzlichen Ausrüstung ist eine Eventualposition und vom Auftragnehmer zu kalkulieren.

3.4 AP4: Nutzen-Kosten-Analyse

- Für die in AP3 entwickelten Maßnahmen sind bezüglich ihrer Baukosten und sonstigen Aufwände Angaben zu treffen. Dafür können die Baukosten durch die im Rahmen der Studie Radschnellverbindungen in Hessen erarbeitete Kostenschätzung für Machbarkeitsuntersuchungen für Radschnellverbindungen (online verfügbar unter: www.schneller-radfahren.de) abgeschätzt werden.

Sonstige Aufwände wie z. B.:

- Verfahrenskosten,
- Planungskosten,
- Mehrwertsteuer,
- Grundinanspruchnahme,
- Kosten für Unterhalt und Betrieb sowie

- Begleitplanung

sind für die entsprechenden Maßnahmen zu berücksichtigen. Abzubilden sind die Gesamtkosten der favorisierten Streckenvariante(n) sowie die Kosten für die jeweilige Kommune und die jeweiligen Berechnungen und Annahmen.

- Für die favorisierte(n) Streckenvariante(n) ist eine detaillierte Ermittlung des Potenzials notwendig. Das zu ermittelnde Potenzial setzt sich aus einem bestehenden regionalen Radverkehrsanteil und den Fahrten, die vom motorisierten Individualverkehr auf den Radverkehr verlagert werden können, zusammen.
- Im Angebot ist darzulegen, welche der nachfolgenden Varianten für die Potenzialermittlung genutzt werden wird:
 - Radverkehr im Verkehrsmodell abgebildet: Darstellung eines Prognoseszenarios bei Realisierung der Radschnellverbindung im Verkehrsmodell (Nennung des Modells).
 - Radverkehr nicht im Verkehrsmodell abgebildet: Modellierung des Radverkehrs durch geeignete Annahmen (Verlagerungspotenzial); anschließendes Prognoseszenario bei Realisierung der Radschnellverbindung
 - Ohne Verkehrsmodell: Rückgriff auf die Ergebnisse der landesweiten Potenzialanalyse aus dem Projekt „Radschnellverbindungen in Hessen: Qualitätsstandards, Nachfragepotenzial und Korridoranalyse“. Das dort ermittelte Nachfragepotenzial bezieht sich aus methodischen Gründen auf den Berufsverkehr zwischen den kommunalen Gebietskörperschaften. Einkaufs- und Freizeitverkehre sowie Binnenverkehre sind hier mit geeigneten Methoden zur Abschätzung des Verkehrsaufkommens zu ergänzen.
- Im Rahmen des Projektes „Radschnellverbindungen in Hessen: Qualitätsstandards, Nachfragepotenzial und Korridoranalyse“ wurde ein praxisorientiertes Verfahren erarbeitet, nach dem aussagekräftige Ergebnisse zum Nutzen-Kosten-Verhältnis für Radschnellverbindungen mit vertretbarem Aufwand möglich sind. Das Verfahren wird in einem Bericht dargestellt und ist für die favorisierte Streckenvariante/ die favorisierten Streckenvarianten anzuwenden. Die für die Berechnung notwendige Excel-Tabelle (online verfügbar unter: www.schneller-radfahren.de) wird durch den Projektträger bzw. das HMWEVW zur Verfügung gestellt.
- Bei mehreren Streckenvarianten ist die Nutzen-Kosten-Analyse für alle Streckenvarianten durchzuführen.

3.5 AP5: Realisierung

- Auf Grundlage der Ergebnisse aus AP4 ist eine Streckenvariante in mögliche und sinnvolle Realisierungsabschnitte einzuteilen. Neben
 - den Baukosten,
 - den sonstigen Aufwänden und
 - dem Potenzial

sind die Bedeutung von

- Lückenschlüssen bzw. Anschlüsse an das übrige Radverkehrsnetz und insbesondere das Rad-Hauptnetz Hessen
- Verkehrssicherheitsaspekte und
- Maßnahmenkopplungen

zu berücksichtigen. Zusätzlich sind die am Verfahren beteiligten Behörden und Institutionen zu benennen.

- Für die Streckenvariante bzw. für die Realisierungsabschnitte sind vom Auftragnehmer Empfehlungen für geeignete Plan- und Genehmigungsverfahren (z. B. Abwägung für oder gegen ein Planfeststellungsverfahren oder abschnittsweise Verfahren) zu formulieren.

3.6 AP6: Projektorganisation und Beteiligung

- Laufende Abstimmung per Telefon, E-Mail oder Video-Meetings zwischen Projektträger und Auftragnehmer während der gesamten Projektlaufzeit
- Ein Auftaktgespräch (halbtätig) zwischen Projektträger und Auftragnehmer zu Beginn der Machbarkeitsuntersuchung. Das Auftaktgespräch ist durch den Auftragnehmer zu dokumentieren.
- Projektsteuerungsgruppe: Die Projektsteuerungsgruppe setzt sich aus Auftragnehmer, dem Projektträger und der fachlichen Ebene der Projektpartner zusammen und begleitet die Machbarkeitsuntersuchung kontinuierlich. Die Einbindung von Trägern öffentlicher Belange, besonderen Akteuren aus Wirtschaft und Bildung (Hochschule Geisenheim, EBS Universität für Wirtschaft und Recht, Hochschule Fresenius, Hochschule RheinMain, öffentliche Schulen wie St. Ursula Gymnasium Geisenheim, Rheingauschule Geisenheim) sowie betroffene Baulastträger muss zu gewährleisten sein. Die Stakeholder-Liste wird parallel zur Ausschreibung erarbeitet. Ein Vorschlag zu Anzahl, Zeitumfang (halbtätig/gantztätig), Art der Einbindung (z. B. Abstimmungstermin, Workshop, ggf. Bereisung) und Zeitpunkt der Einbindung ist vom Auftragnehmer im Rahmen des Angebots zu machen. Eine Mindestanzahl von 4 Einbindungen der Projektsteuerungsgruppe ist zu berücksichtigen – Zusatztermine sind einzupreisen. Die Treffen der Projektsteuerungsgruppe sind durch den Auftragnehmer vorzubereiten und zu dokumentieren. Ort der Termine ist der Rheingau.
- Lenkungskreis: Der Lenkungskreis setzt sich aus Auftragnehmer, dem Projektträger und der politischen Ebene der Projektpartner zusammen und soll an strategischen Meilensteinen eingebunden werden. Ein Vorschlag zu Anzahl, Zeitumfang (halbtätig/gantztätig), Art der Einbindung (z. B. Abstimmungstermin, Workshop, ggf. Bereisung) und Zeitpunkt der Einbindung ist vom Auftragnehmer im Rahmen des Angebots zumachen. Eine Mindestanzahl von 4 Einbindungen des Lenkungskreises ist zu berücksichtigen – Zusatztermine sind einzupreisen. Die Treffen des Lenkungskreis sind durch den Auftragnehmer vorzubereiten und zu dokumentieren. Ort der Termine ist der Rheingau.

-
- Darüber hinaus sind 6 Termine für interne Arbeitsgespräche (jeweils zweistündig) einzuplanen. Um die Aufwände gering zu halten, können diese vor oder nach Einbindungen der Projektsteuerungsgruppe/ des Lenkungskreises stattfinden. Eine laufende Abstimmung per Telefon, E-Mail oder Video-Meetings zwischen Projektträger und Auftragnehmer während der gesamten Projektlaufzeit muss gewährleistet sein.

3.7 AP7: Prozessbegleitendes Kommunikations- und Beteiligungskonzept

- Die regelmäßige Information der Öffentlichkeit über Stand und Fortgang der Machbarkeitsuntersuchung ist notwendig. Der Auftragnehmer wird im Rahmen des Angebots gebeten, die Unterstützung des Auftraggebers bei der regelmäßigen und kontinuierlichen Information der Öffentlichkeit zu kalkulieren. Vorgesehen sind:
 - Pressemitteilungen in regelmäßigen Abständen (mind. 3),
 - 2 Pressetermin(e) vor Ort,
 - 2 Informationsveranstaltung(en)
 - Projektunterseite auf der Homepage rheingau.com und der Stadt Wiesbaden auf wiesbaden.de

Format und Umfang sind durch den Auftragnehmer zu benennen und zu kalkulieren. Die Projektvorstellung auf www.schneller-radfahren.de ist vorzusehen.

- Über die (reine) Information der Öffentlichkeit hinaus kann es sinnvoll sein, verschiedene Zielgruppen konkret anzusprechen. Die Ansprache bzw. Einbeziehung der Zielgruppen
 - Politik,
 - Kommunalverwaltung/ Baulastträger,
 - Träger öffentlicher Belange,
 - Akteure aus Wirtschaft und Bildung (Hochschule Geisenheim, EBS Universität für Wirtschaft und Recht, Hochschule Fresenius, Hochschule RheinMain, öffentliche Schulen),
 - Bürger,
 - Umwelt- und Mobilitätsverbände (örtl. Fahrradvereine),
 - Landwirtschaftliche Verbände
 - Tourismusverbände (RTKT, WTF)
 - Straßenverkehrsbehörden

steht hierbei im Mittelpunkt.

Der Projektträger möchte die dargestellten Zielgruppen bereits während der Erstellung der Machbarkeitsuntersuchung einbeziehen. Der Auftragnehmer soll im Rahmen der Angebotserstellung ein geeignetes Beteiligungskonzept skizzieren, welches Optional in Präsenz und/oder online bzw. als Hybridveranstaltung angeboten werden soll. Hierzu sind die betreffende Zielgruppe, die Art der Ansprache sowie Medien und Produkte (z. B. Workshop, Fachexkursionen, Mediengespräche,

Newsletter, Imagefilm, Plakate) darzustellen. Aufgaben, die dabei durch den Projektträger übernommen werden sollen, sind kenntlich zu machen.

3.8 AP8: Ergebnisaufbereitung

- Die Ergebnisdokumentation umfasst eine Kurz- und eine Langfassung in Berichtsform. Sie ist in Deutsch zu verfassen und muss mit der amtlichen Regelung zur deutschen Rechtschreibung übereinstimmen. Die Kurzfassung (2 Korrekturschleifen) dient der Kommunikation der Ergebnisse gegenüber Politik und Bürgerschaft. Der Umfang ist auf 15 bis 20 Seiten zu beschränken. Darüber hinaus ist eine, den Zielgruppen entsprechende, allgemeinverständliche Sprachwahl zu nutzen. Die Langfassung (3 Korrekturschleifen) richtet sich an die Fachöffentlichkeit und umfasst die nachvollziehbare und transparente Darstellung der Inhalte der AP1 bis AP5 als geschlossenes Berichtswerk. Dies inkludiert auch die entsprechenden tabellarische Darstellungen, geeignete Kartendarstellungen und Fotos. Beide Berichtsformen sind in einem elektronischen (mit Microsoft Word 2019 kompatiblen) sowie einem druckfähigen Dateiformat (pdf entsprechend ISO-Normenserie 32000) vorzusehen. Dem Auftraggeber muss es möglich sein, einfach Textpassagen elektronisch zu kopieren und z. B. in Word-Dokumente einzufügen. Das Layout ist mit dem Auftraggeber abzustimmen.
- Die Endergebnisse sind als Abschlusspräsentation aufzubereiten und im Rahmen eines gemeinsamen Termins der Projektsteuerungsgruppe und dem Lenkungskreis zu präsentieren. Die Dokumentation ist dem Auftraggeber in einem zu Microsoft Powerpoint 2019 kompatiblen Dateiformat zur Verfügung zu stellen. Jede weitere Präsentation von Zwischen- oder Endergebnissen ist durch den Auftragnehmer als Eventualposition im Angebot zu berücksichtigen und kenntlich zu machen.

4 Ergänzungen für die Ausschreibungsunterlagen

Projektbearbeitung

Für die Projektbearbeitung ist anzugeben, welche Person in welcher Funktion für das Projekt verantwortlich ist. Bei der Darstellung der Referenzen bitten wir um eine personen- bzw. aufgabenbezogene Auflistung von vergleichbaren Projekten, die der Bewerber innerhalb der letzten Jahre durchgeführt hat.

Die Abgabe eines Angebotes ist auch im Rahmen einer Bietergemeinschaft möglich, wobei das federführende Planungsbüro sowie ein verantwortlicher Ansprechpartner zu benennen ist.

Angebotsanforderungen

Der Aufbau des Angebots soll sich an den vorgestellten Arbeitspaketen orientieren. Aus dem Angebot sollen die Gesamtkosten der Machbarkeitsuntersuchung sowie die aufgeschlüsselten Kosten der Arbeitspakete ersichtlich sein:

- die Methodik bzw. das Verfahren
- Unterscheidung zwischen den erforderlichen Leistungen und Eventualpositionen
- Kosten pro Arbeitspaket
- Kosten pro Einheit, bspw. für Einzellösungen
- Stundensätze, differenziert nach Büro-/ Projektleitung und Sachbearbeitung
- Kosten pro Termin, differenziert nach Büro-/ Projektleitung und Sachbearbeitung
- Aufwand für Reise- und Sachkosten

Zeit- und Arbeitsplan

Für die fachliche Bearbeitung der Machbarkeitsuntersuchung bis hin zur Vorlage des Abschlussberichts inklusive Kurzfassung wird ein Zeitraum von 18 Monaten angesetzt. Im Rahmen des Angebots soll ein Zeitplan für die Projektbearbeitung vorgeschlagen werden. Dieser soll sich an den genannten Arbeitspaketen orientieren. Der Zeitplan soll Meilensteine definieren, an denen wesentliche Entscheidungen anstehen, die unter Einbindung des Lenkungskreises getroffen werden sollen.

Verantwortlichkeit bei Terminen

Der Projektträger ist für die notwendigen Räumlichkeiten der Termine verantwortlich. Dies betrifft insbesondere Raummieten, Verpflegung und technische Ausstattung der Räumlichkeit.

Zeitlich und formeller Rahmen

Die Durchführbarkeit aller Arbeitspakete ist vorbehaltlich der maßgeblichen Beschlüsse. Für den Fall, dass Gremienbeschlüsse der Projektpartner über Arbeitsergebnisse als erforderlich betrachtet werden, kann es zu Verzögerungen in der Zeit- und Arbeitsplanung kommen. In diesem Fall ist die Abgabe des Abschlussberichts inklusive Kurzfassung zwischen dem Projektträger und dem Auftragnehmer ggf. anzupassen.

Vergabekriterien

Der Auftrag wird nach folgenden Zuschlagskriterien vergeben:

Wirtschaftlich günstigstes Angebot in Bezug auf die nachstehenden Kriterien:

- Organisation des Bieters bezogen auf das Projekt.
Gewichtung: 20 %
Zur Erreichung der vollen Punktzahl ist ein Organisations- und Zeitplan vorzulegen, der die Arbeitsteilung und die Kommunikation zwischen den Beteiligten des Bieters, des Auftraggebers und den sonstigen Akteuren sowie die Zweckmäßigkeit und Verbindlichkeit des Zeitplans und des zeitgerechten Bearbeitens abbildet.
Vollständiger und überzeugender Organisations- und Zeitplan: 3 Punkte
Vollständiger, aber nicht überzeugender Organisations- und Zeitplan: 2 Punkte
unvollständiger Organisations- und Zeitplan: 1 Punkt
Fehlender Organisations- und Zeitplan: 0 Punkte
- Methodische Herangehensweise des Bieters bezogen auf das Projekt.
Gewichtung: 30 %
Zur Erreichung der vollen Punktzahl ist eine methodische Herangehensweise dazulegen, die alle Arbeitsschritte zur Erstellung der Machbarkeitsstudie überzeugend darstellt.
Überzeugende Herangehensweise: 3 Punkte
Weniger überzeugende Herangehensweise: 2 Punkte
Nicht überzeugende Herangehensweise: 1 Punkt
Fehlende Darstellung der Herangehensweise: 0 Punkte
- Referenzen über ähnliche Projekte.
Gewichtung: 15%
Überzeugende Referenzen: 3 Punkte
Weniger überzeugende Referenzen: 2 Punkte
Nicht überzeugende Referenzen: 1 Punkt
Fehlende Darstellung der Referenzen: 0 Punkte
- Honorarangebot des Bieters.
Gewichtung: 35 %

Die volle Punktzahl erhält das wirtschaftlich günstigste Honorarangebot. Die weiteren Honorarangebote werden bezüglich der Wirtschaftlichkeit in 1-Punkt-Schritten abgestuft.

Wirtschaftlich günstigstes Honorarangebot: 3 Punkte

Wirtschaftlich zweitgünstigstes Honorarangebot: 2 Punkte

Wirtschaftlich drittgünstigstes Honorarangebot: 1 Punkt

Nutzungsrechte, Eigentums- und Schutzrechte, Datenschutz und Geheimhaltung

Alle im Rahmen des Projektes generierten Ergebnisse sind dem Auftraggeber zur weiteren Nutzung einschließlich der Veröffentlichung bzw. Nutzung in Online-Diensten kostenfrei zu überlassen. Der Auftraggeber erhält mit der Bearbeitung und Entstehung das unwiderrufliche und uneingeschränkte Nutzungsrecht an den im Rahmen dieses Auftrags erbrachten Leistungen. Dies gilt auch, wenn das Vertragsverhältnis vorzeitig endet. Bearbeitung und Veränderung durch den Auftraggeber sind gestattet.

Die vom Auftragnehmer zur Erfüllung dieser Leistung gefertigten und beschafften Unterlagen sind dem Auftraggeber auszuhändigen. Sie werden Eigentum des Auftraggebers.

Sämtliche Veröffentlichungsrechte der Untersuchungsergebnisse liegen ausschließlich beim Auftraggeber. Wissenschaftliche Veröffentlichungen durch den Auftragnehmer sind möglich, aber nicht Teil des Auftrags. Jegliche Veröffentlichung der Untersuchungsergebnisse oder deren Weitergabe an Dritte durch den Auftragnehmer bedarf der Zustimmung des Auftraggebers. Der Auftragnehmer darf zur Eigendarstellung in Print- und Onlinemedien des Auftragnehmers über das Projekt berichten. Die Inhalte der Berichte sind mit dem Auftraggeber abzustimmen.

Der Auftragnehmer sichert dem Projektträger zu, dass die erbrachten Leistungen und beschafften Unterlagen frei von jeglichen Rechten Dritter, z. B. von gewerblichen Schutzrechten, sind.

Der Auftragnehmer ist verpflichtet, alle ihm im Zusammenhang mit dem Auftrag bekanntwerdenden Vorgänge, auch nach dessen Abschluss, geheim zu halten und nicht an Dritte weiterzugeben. Der Auftragnehmer hat insbesondere sicherzustellen, dass Unbefugte keinen Zugriff auf die den Auftrag betreffenden Unterlagen erhalten. Die Verpflichtung zur Geheimhaltung erstreckt sich auf alle Mitarbeiter des Auftragnehmers.

Gesetzliche Vorschriften über den Datenschutz sind zu beachten.