



Regionaler Planungsverband, Helmut-Just-Str. 4, 17036 Neubrandenburg

Geschäftsstelle %
Amt für Raumordnung
und Landesplanung
Mecklenburgische Seenplatte
Helmut-Just-Str. 4
17036 Neubrandenburg

Tel.: 0395 777 551-100
Fax : 0395 777 551-101

poststelle@afirms.mv-regierung.de

www.region-seenplatte.de
www.region-mecklenburgische-seenplatte.de

Februar 2019

Leistungsbeschreibung für die

**„Untersuchung der Wertschöpfung bei Erweiterung des Verkehrsverbundes
Berlin-Brandenburg (VBB) auf die Destination Mecklenburgische Seenplatte“**

**Vergabeunterlagen
für die öffentliche Ausschreibung von Leistungen gemäß UVgO
im Auftrag des Regionalen Planungsverbandes Mecklenburgische Seenplatte**

Neubrandenburg, Februar 2019



a) Auftraggeber und Angebotsadresse

Regionaler Planungsverband Mecklenburgische Seenplatte
 Helmut-Just-Straße 4
 17036 Neubrandenburg

Telefon: 0395 / 777 551 100
 Telefax: 0395 / 777 551 101
 E-Mail: poststelle@afrlms.mv-regierung.de
 Internet: www.region-seenplatte.de

b) Ansprechpartner

Christoph von Kaufmann, Leiter der Geschäftsstelle (Kontakt siehe oben unter Buchstabe a)

c) Verfahrensart

Öffentliche Ausschreibung nach UVgO

d) Form der Angebote

Schriftlich im verschlossenen Umschlag, der mit „Angebot“ gekennzeichnet ist.

e) Ausgangslage und Hintergrund

Angesichts der überragenden Bedeutung der Metropolregion Berlin als touristischer Quellmarkt der Mecklenburgischen Seenplatte ist die Erweiterung des VBB-Gebietes in die Mecklenburgische Seenplatte ein überaus wirkungsvolles Instrument die Nutzung Öffentlicher Verkehrsmittel signifikant zu steigern. Damit lässt sich ein herausragendes Signal zur nachhaltigen Gestaltung der Mobilität im dynamisch wachsenden Segment der Urlauber-, Freizeit- und Ausflugsverkehre in der Region setzen. Bereits bestehende Verknüpfungen der benachbarten Regionen in Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg werden gestärkt und bieten vermehrte Chancen, Bahnen und Busse auch im Pendler-, Ausbildungs- und Jedermannverkehr zu nutzen. Daraus werden sich nachweisbare Effekte bzgl. der Wertschöpfung, insbesondere der regionalen Tourismuswirtschaft, als auch über verschiedenste Gebiete der Daseinsvorsorge auf vielerlei andere Wirtschaftszweige, ergeben. Diese sind im Projekt mit Schwerpunkt touristischer Verkehre zu untersuchen und zu quantifizieren. Darüber hinaus sind diesbezügliche Auswirkungen für Pendler im Berufs- und Ausbildungsverkehr und für Nutzer im Jedermannverkehr zu betrachten.

Die europäische Metropolregion Berlin-Brandenburg – auch Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg genannt – umfasst das Gesamtgebiet der Bundesländer Berlin und Brandenburg. Auf ca. 30.370 km² leben rund 6 Mio. Einwohner. Im Norden grenzt das Bundesland Mecklenburg-Vorpommern an die Metropolregion. Die Region ist durch ausgeprägte räumliche Disparitäten gekennzeichnet. Im Kernraum der Metropolregion (Bundesland Berlin und brandenburgische Landeshauptstadt Potsdam) leben mehr als 80% der Gesamtbevölkerung. Die touristischen Ziele der Mecklenburgischen Seenplatte sind von diesem Raum nur max. 130 km Luftlinie entfernt; sie liegen damit nur wenig weiter als z.B. der Spreewald als bedeutendes touristisches Ziel der Hauptstadt. Allein von der Größe her, als auch entfernungsseitig ist damit die Metropolregion Berlin-Brandenburg und v.a. ihr



Kernraum der bedeutendste Quellmarkt für den Tourismus in der Mecklenburgischen Seenplatte.

Dank attraktiver Angebote des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) ist die Mecklenburgische Seenplatte bereits heute schon überregional gut mit Öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar. Dabei halten die durchschnittlichen Reisezeiten, z.B. vom Berliner Zentrum in die Hauptorte der Mecklenburgischen Seenplatte, einen Vergleich mit den PKW-Reisezeiten durchaus stand. Auch auf dem Gebiet des straßengebundenen ÖPNV (= übriger ÖPNV bzw. üÖPNV) existieren bzw. existierten erste Verknüpfungen zwischen dem VBB-Gebiet und der Mecklenburgischen Seenplatte (Schlösserlinie Rheinsberg – Mirow, Naturparklinie Feldberg – Lychen).

Zur angebotsseitig guten Verknüpfung der Mecklenburgischen Seenplatte und der Metropolregion Berlin-Brandenburg gibt es leider auf den Gebieten Tarif und Information/Kommunikation noch kein Äquivalent.

Die Südgrenze des Landkreises Mecklenburgische Seenplatte stellt gleichzeitig die Grenze des Bediengebietes des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB) dar.

Der VBB als Aufgabenträgerverbund der Bundesländer Berlin und Brandenburg sowie der kommunalen Gebietskörperschaften (14 Landkreise und vier kreisfreie Städte) koordiniert das komplette Angebot des Öffentlichen Verkehrs von derzeit 38 Verkehrsunternehmen in den beiden Bundesländern und übernimmt das Management des Öffentlichen Verkehrs. In der gesamte Metropolregion können Fahrgäste, die mit Bahnen und Bussen unterwegs sind, mit dem VBB einen einheitlichen, kundenorientierten Nahverkehr mit aufeinander abgestimmten Fahrplänen, vielfältigen Verkehrsanbindungen, einem Tarif und einer umfassenden Fahrgastinformation erleben. Der VBB leistet damit einen wichtigen Beitrag zur Mobilität der Bevölkerung und deren Besucher und stärkt die Wirtschaftskraft der Region. Zudem wirkt sich sein Engagement positiv auf die Umweltbilanz in Berlin und Brandenburg aus.

Mit dem VBB ist die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs in Berlin und Brandenburg deutlich einfacher geworden. Die Erfolge sind unübersehbar: Im Ergebnis einer gezielten Angebots- und Tarifpolitik hat die Nutzung von Bahnen und Bussen beispielsweise im Urlauber-, Freizeit- und Ausflugsverkehr stark zugenommen; die Effekte für die Tourismuswirtschaft durch steigende Zahl der Tagesausflügler, aber auch von Übernachtungsgästen ist auch in berlinferneren Regionen des Verbundgebietes spürbar. Derzeit stellt allerdings die Landesgrenze Brandenburg – Mecklenburg-Vorpommern eine deutliche Zäsur für Nutzer des Öffentlichen Verkehrs dar. Einerseits existiert im VBB-Gebiet das Miteinander eines wohlorganisierten und bestens vermarkteten VBB-Bahn- und Busangebotes, das auch tarifseitig „aus einem Guss“ ist. Im Gegensatz dazu stellt der Öffentliche Verkehr in der Mecklenburgischen Seenplatte aktuell nur ein inhomogenes Nebeneinander von Bahnangeboten (Deutsche Bahn und weitere Anbieter) und Busverkehren der kreiseigenen Mecklenburg-Vorpommerschen Verkehrsgesellschaft dar. Daraus resultieren für die Kunden im Landesgrenzen überschreitenden Öffentlichen Verkehr zahlreiche Nutzungshemmnisse: Angebotsseitig, da nur die RegionalExpress-Linie RE5 von/zur Metropolregion (ab Neustrelitz aufgeteilt in zwei Streckenäste: Neustrelitz – Neubrandenburg – Stralsund und Neustrelitz –



Waren (Müritz) – Güstrow – Rostock) eine permanente, attraktive ÖV-Verbindung beider Bundesländer bietet, vor allem in der Information und Kommunikation und beim Tarif. Davon besonders betroffen ist der Urlauber-, Freizeit- und Ausflugsverkehr. Dessen Fahrgäste sind als Gäste und Besucher der Regionen oft nur Seltennutzer des ÖPNV und/oder mit den spezifischen Gegebenheiten des Öffentlichen Verkehrs in der Region nicht oder nur wenig vertraut. Sie profitieren von einer einheitlichen Information und Kommunikation besonders.

Trotz spezieller Tarifangebote (z.B. Brandenburg-Berlin-Ticket oder Schönes Wochenende-Ticket) stellt die „Tarifgrenze“ das gravierendste subjektive Hindernis bei der Nutzung umweltfreundlicher Mobilität dar.

Durch die „Norderweiterung“ des VBB lassen sich die Hindernisse, die der grenzüberschreitenden Nutzung von Bahnen und Bussen als nachhaltige und bevorzugte Mobilitätsalternative entgegenstehen, wirkungsvoll minimieren. Dank dieses künftig ganzheitlichen Öffentlichen Verkehrssystems unter dem Dach des VBB, das ein attraktives Angebot zu einem vom Nutzer akzeptierten Preis-Leistungs-Verhältnis vorhält und dieses offensiv kommuniziert, werden die europäische Metropolregion und die Mecklenburgische Seenplatte eng zusammenrücken können.

Davon werden nicht nur touristische Verkehre profitieren, sondern dank attraktiver Reisezeiten wird diese Relation zunehmende Bedeutung auch für Pendler in beiderlei Richtung erlangen. Vorrangig aus Kostengründen ist derzeit deren Anteil am Landesgrenzen überschreitenden ÖPNV sehr gering. Die aktuellen Fahrpreise sind beim reinen Bahn-Tarif, aber auch in der Kombination VBB- und DB-Tarif noch deutlich höher, als bei Fahrten innerhalb des VBB über vergleichbare Entfernungen. Aus finanzieller Sicht besteht daher wenig Anreiz auf die Nutzung des PKW zu verzichten bzw. es werden „grenzüberschreitende“ Fahrten gar nicht erst angetreten.

Die in beiden Richtungen heute schon bestehenden mannigfaltigen Verknüpfungen zwischen Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg-Berlin auf den Gebieten Arbeit, Leben und Erleben erhalten durch ein attraktives ganzheitliches Mobilitätsangebot unter dem Dach des VBB eine gänzlich neue Qualität. Wohnen in der Mecklenburgischen Seenplatte und das tägliche Pendeln zur Arbeit oder zur Ausbildung in die Metropolregion wird zur realen Alternative, die sich preis- und zeitlich durchaus im üblichen Rahmen von Ballungsräumen bewegt. Umgekehrt werden zum Beispiel Arbeitsplätze in der Mecklenburgischen Seenplatte auch für Bewohner der Metropolregion attraktiver; Synergieeffekte sind vor allem aus Nordbrandenburg zu erwarten.

f) Projektziele

Beginnend mit der Etablierung eines Mobilitätsnetzwerkes in 2015 wird seither in der Mecklenburgischen Seenplatte die Verbindung von Mobilität & Tourismus gezielt entwickelt. Mit der Adaption der im VBB seit Jahren erfolgreichen Idee der „48-Stunden-...“ - Events wird in der Region die Überwindung der VBB-Grenzen bereits seit 2016 praktiziert. Die ca. 2.500 Gäste, die jedes Jahr am Aktionswochenende in die Mecklenburgische Seenplatte kommen, profitieren von der temporären Ausweitung des Verbundtarifs und vom gemeinsamen Marketing. Ein herausragendes Ergebnis der regionalen Verbindung von Mobilität & Tourismus war der Start von „MÜRITZ rundum“ zur Saison 2018. Damit konnte die 1. Stufe



eines für die gesamte Tourismusdestination geplanten Systems „Fahren auf Kurkarte“, der kostenlosen Nutzung des ÖPNV verbunden mit mannigfaltigen touristischen Dienstleistungen, realisiert werden. Die Erhöhung des Anteils der Nutzer umweltfreundlicher Mobilität sowohl bei Tagesausflügen als auch bei Urlaubsreisen in die Destination wird mannigfaltige Auswirkung auf die Tourismuswirtschaft haben. Untersuchungen des VBB bei seinen „48-Stunden-...“-Events haben das bereits beispielhaft belegt.

Die bessere Erreichbarkeit beider Regionen untereinander, die ein künftiges einheitliches ÖV-System initiiert, wird den beidseitigen Austausch der Bewohner, Besucher und Gäste in beiden Richtungen signifikant unterstützen. Es sind erhebliche Steigerungen der Fahrgastzahlen im Urlauber-, Freizeit- und Tourismusverkehr und im Berufs- und Ausbildungsverkehr zu erwarten. Und sogar der Jedermannverkehr wird davon Nutzen ziehen.

Es ist zu erwarten, dass eine „Norderweiterung“ des VBB zu einer deutlichen Erhöhung der Nutzerzahlen der länderübergreifenden Bahnangebote führen wird. Davon werden auch die bereits existierenden bilateralen Busverbindungen profitieren und es kann die Einrichtung weiterer Verbindungen befördern.

g) Auftragsgegenstand

Leistungsgegenstand im Projekt mit dem Titel „Untersuchung der Wertschöpfung bei Erweiterung des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB) auf die Destination Mecklenburgische Seenplatte“ sind die Effekte, die sich aus einer „Nord“-Erweiterung des VBB in die Mecklenburgische Seenplatte ergeben, in Bezug auf die Wertschöpfungspotenziale mit Schwerpunkt der touristischen Verkehre zu untersuchen und zu quantifizieren. Darüber hinaus sind die Wertschöpfungspotenziale zu betrachten, die aus der erhöhten Attraktivität der Verkehrsverbindung für Pendler im Berufs- und auch im Ausbildungsverkehr resultiert. Zudem sind die Auswirkungen auf Bereiche der Daseinsvorsorge zu untersuchen, die z.B. durch die „grenzübergreifende“ Nutzung vorhandener Infrastrukturen möglich werden.

h) Art und Umfang der Leistungen

Im Rahmen des ausgeschriebenen Auftrages sind folgende Projektbestandteile zu bearbeiten:

1. Verkehrsbeziehungen zwischen dem VBB-Gebiet und der Mecklenburgischen Seenplatte

- Ermittlung der wesentlichen Verkehrsbeziehungen im Öffentlichen Verkehr zwischen dem VBB- Gebiet und der Mecklenburgischen Seenplatte. Dabei ist die Betrachtung jeweils für den Status quo und in die perspektivische Entwicklung anzustellen.
- Ermittlung der Zielgruppen
- Zuordnung der Verkehrsbeziehungen zu den Zielgruppen
- Erfassung der wesentlichen touristischen Ziele in der Mecklenburgischen Seenplatte aus Sicht der Metropolregion
 - Verortung



- Erreichbarkeit mit Öffentlichen Verkehrsmitteln aus dem VBB-Gebiet
- Erfassung der Besucher-/Übernachtungszahlen und des Modal Split
- Erfassung wesentlicher Ziele in der Mecklenburgische Seenplatte für den Berufs-, Ausbildungs- und Jedermannverkehr aus Sicht der Metropolregion
 - Verortung
 - Erreichbarkeit mit Öffentlichen Verkehrsmitteln aus dem VBB-Gebiet
 - Erfassung der Nutzerzahlen und des Modal Split
- Empfehlung einschließlich Begründung zur sinnvollen räumlichen Ausdehnung des „Erweiterungsgebietes“ (gesamter Landkreis oder Teilregionen?)

2. Betrachtung von Best-Practice-Beispielen länderübergreifender Verkehrsverbünde in Deutschland

Mindestens zwei vergleichbare Beispiele länderübergreifender Verkehrsverbünde sind auszuwählen und detailliert zu untersuchen:

- Bewertung der Entwicklung der Fahrgastzahlen nach Einführung des länderübergreifenden Verkehrsverbundes
- Benennung und Wichtung der im Beispiel dafür wesentlichen Einflussfaktoren (Verbesserung/Harmonisierung der Verkehrsangebote, einheitliches Tarifsysteem, Kommunikation, ...)
- Bewertung der Auswirkung, z.B. hinsichtlich Tourismusentwicklung, Verteilung / Erreichbarkeit von Wohn- und Arbeitsstätten, Einkaufsverhalten / Kaufkraft (-abwanderung)
- Vergleich mit dem Fall der Ausweitung des VBB in die Mecklenburgische Seenplatte

3. Grundlagen der Wertschöpfung – Beitrag der Mobilität in den einzelnen Wirtschaftszweigen

- Aufzeigen der Bereiche der Wertschöpfung; dabei besondere Betrachtung des Tourismus
- Aufzeigen der Beziehungen Arbeitsmarkt <> Erreichbarkeit
- Darstellung ausgewählter Beispiele des In- und Auslandes (z.B. Tourismusregionen in der Schweiz und in Südtirol; RegioTriRhena /länderübergreifender Lebens- und Wirtschaftsraum Basel – Freiburg i. Breisgau – Colmar/, Ergebnisse der Gästebefragung VBB zu „48-Stunden-...“-Events)
- Generierung von Zahlenwerten aus ausgewählten Beispielen; Prüfung der Plausibilität für die Projektregion → Vorschlag zur Ermittlung von „Einheitswerten“ der Wertschöpfung für die einzelnen Kategorien der Wirtschaftszweige mit dem Schwerpunkt Tourismus

4. Ermittlung der konkreten Wertschöpfungspotenziale

- Darstellung möglicher Potenziale für die einzelnen Teilregionen der Mecklenburgischen Seenplatte anhand der unter 3.3 gefundenen Einheitswerte
- Zusammenfassung dieser Werte als Grundlage einer Kosten-Nutzen-Bewertung der Erweiterung des VBB-Gebietes in die Mecklenburgische Seenplatte



- Vorschläge zur strategischen Ausrichtung der Mobilitätsangebote des Öffentlichen Verkehrs mit den touristischen Angeboten in der Mecklenburgischen Seenplatte zum Erreichen des Ziels, maximalen Nutzen aus der Erweiterung des VBB-Gebietes ziehen zu können („Stärken der Stärken“).
= Anwendung der SWOT-Analyse

5. Untersuchung der administrativen, organisatorischen und rechtlichen Voraussetzungen zur „Norderweiterung“ des VBB

- Darstellung der möglichen Kooperationsformen (partielle Kooperation, Tarifgemeinschaft, Verkehrsgemeinschaft, Verkehrsverbund) zwischen dem VBB und dem Erweiterungsgebiet in der Mecklenburgischen Seenplatte unter Beachtung verkehrlicher Anforderungen und Gegebenheiten und der maßgebenden Umsteigebeziehungen zu den einzelnen Teilsystemen des ÖPNV
- Darauf basierend mittels der SWOT-Analyse Auswahl eines bevorzugten Kooperationsmodells
- Erarbeitung eines Umsetzungsplanes des Modells
 - Aufzeigen der erforderlichen Aktivitäten
 - Darstellung der seitens der Mobilitätspartner in der Mecklenburgischen Seenplatte zu schaffenden Grundvoraussetzungen zur Zusammenarbeit mit dem VBB (z.B. Tarifreform in Übereinstimmung mit dem Nahverkehrsplan, technische Ausstattungen im Verkaufs- und Informationsbereich)
 - Benennung erforderlicher Aktivitäten seitens des Landkreises MSE auf rechtlichem Gebiet
 - Benennung der in den Prozess der Vorbereitung und Umsetzung einzubindenden Aufgabenträger, Organisationen und Strukturen einschließlich der Begründung der Auswahl
 - Darstellung der notwendigen Organisationsform (z.B. Bildung eines Netzwerkes, Errichtung überregionaler Arbeitsgruppen auf zu definierenden Ebenen) = „umsetzendes Gremium“
 - Erarbeitung eines Zeitplans und Abstimmung mit den wichtigsten Protagonisten
 - Darstellung der finanziellen Auswirkungen für Verkehrsunternehmen und den notwendigen Zuschuss des Aufgabenträgers sowie der Geldflüsse und Finanzströme (Finanzierungskonzept)
 - Aufzeigen der zu schaffenden technischen Voraussetzungen für die Einstellung auf den Waben- und Zonentarif

6. Vorbereitung der Umsetzung „Norderweiterung des VBB“

- Organisatorische Vorbereitung (Bildung des Netzwerkes / der Arbeitsgruppen, Einladung zu den unten genannten Veranstaltungen)
- Durchführung von mindestens zwei Informationsveranstaltungen/Workshops vor dem umsetzenden Gremium zur
 - Vorstellung und Diskussion der Arbeitsergebnisse
 - Einarbeiten von Änderungsvorschlägen → Endbericht
 - Beschlussfassung zur Umsetzung



- Vorbereitung aller Dokumente, die für die Umsetzung erforderlich sind (z.B. Kreistagsbeschluss, Kooperationsvereinbarungen)

Eine getrennte Vergabe der Erarbeitung der sechs Projektbestandteile an unterschiedliche Auftragnehmer ist nicht vorgesehen. Als Kostenrahmen stehen **inklusive Mehrwertsteuer maximal 59.500 EUR** zur Verfügung.

Die Angebotsabgabe durch Bietergemeinschaften ist zulässig.

Alle Leistungen sind in deutscher Sprache zu erbringen.

i) Ort der Leistungserbringung

Der Ort der Leistungserbringung ist dem AN freigestellt, soweit die technischen Voraussetzungen dies erlauben.

j) Laufzeit des Auftrages

Für das Gesamtprojekt ist eine Fertigstellung spätestens zum 28.10.2019 vorgesehen. Die Bearbeitung des Auftrages beginnt sofort nach Zuschlagserteilung. Eine Änderung des Ausführungszeitraumes behält sich der AG vor und wird mit dem AN abgestimmt.

k) Frist zur Angebotsabgabe

Die Frist zur Angebotsabgabe endet am 14.03.2019, 12.00 Uhr. Es gilt der Eingangsstempel der Vergabestelle.

l) Zuschlag

Die Zuschlags- und Bindefrist endet am 12.04.2019.

m) Bietergespräche

Nach Eingang der Angebote finden Bietergespräche beim AG statt. Der Termin wird kurzfristig bekanntgegeben. In den Bietergesprächen sollen das Angebot vorgestellt und inhaltliche Fragen geklärt werden. Eine Kostenerstattung durch den AG erfolgt nicht.

n) Beratungen mit dem AG und Dritten

Nach Zuschlagserteilung findet im Hause des AG ein ausführliches Auftaktgespräch statt. Alle Arbeitsschritte und Ergebnisse sind kontinuierlich mit dem AG in dessen Hause oder nach Bedarf per Telefon oder E-mail abzustimmen. Die Zwischen- und Endergebnisse sind in gemeinsam tagenden Gremien des Regionalen Planungsverbandes Mecklenburgische Seenplatte und des Regionalbeirates Mecklenburgische Seenplatte vorzustellen und zu diskutieren.

o) Prüfung der Leistungserbringung

Dem AG steht zur Finanzierung der durch den AN zu erbringenden Leistungen eine Zuwendung des Landes Mecklenburg-Vorpommern zur Förderung der wirtschaftsnahen Infrastruktur mittels eines Regionalbudget aus Mitteln der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ gemäß dem Koordinierungsrahmen zur



Verfügung. Insofern ist neben dem AG selbst auch das Landesförderinstitut Mecklenburg-Vorpommern im Auftrag des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Gesundheit Mecklenburg-Vorpommern, Abteilung 3 als Aufsichtsbehörde berechtigt, jederzeit den AN bezüglich der Erfüllung des Zweckes zu prüfen.

p) Inhalt des Angebotes

Das Angebot hat detaillierte Ausführungen:

- zum Verständnis der Aufgabenbeschreibung,
- zu den geplanten Arbeitsschritten,
- zur vorgesehenen Herangehensweise und Methodik sowie
- zum vorgesehenen Personaleinsatz zu den einzelnen Aufgabenkomplexen: Namen der Mitarbeiter und ihre Qualifikation, jeweils vorgesehener Arbeitseinsatz in Arbeitstagen oder –stunden zu enthalten.

Der AN muss nachweisen, dass er über die zur Leistungserbringung erforderlichen fachlichen und methodischen Kenntnisse sowie über die erforderlichen Umsetzungskapazitäten verfügt. Entsprechend sind dem Angebot einschlägige Referenzen, vorzugsweise aus dem Bereich von Verkehrsverbänden, beizufügen.

Das Angebot ist jeweils getrennt für die sechs Projektbestandteile als Pauschalhonorar für jede beschriebene Teilleistung auszuweisen, das aufgeschlüsselt sämtliche Kosten für die vom AN zu erbringenden Leistungen enthält. U.a. sind folgende Positionen vorzusehen.

- Stunden- bzw. Tagessatz für das eingesetzte Personal,
- Kosten der geplanten Arbeitsschritte,
- Kosten der Ergebnisdokumentation,
- Nebenleistungen, wie
 - Reisekosten (Fahrt- und Aufenthaltskosten),
 - Druck- und Versandkosten,
 - sonstige Auslagen und
- Mehrwertsteuer.

Bieter haben zusammen mit dem Angebot jeweils eine Erklärung gemäß § 9 Absatz 4 und 5 des Vergabegesetzes Mecklenburg-Vorpommerns (siehe: Anlage 1) sowie eine Eigenerklärung zur Eignung (siehe: Anlage 2) unterzeichnet einzureichen.

Die Vereinbarung gemäß § 10 Vergabegesetz M-V über die Kontrolle der Einhaltung von Mindestarbeitsbedingungen (siehe: Anlage 3) ist Vertragsbestandteil (siehe: Anlage 4).

Bieter haben zusammen mit dem Angebot einen Auszug aus dem Gewerbezentralregister gem. § 150a GewO, der nicht älter als drei Monate ist, einzureichen (*falls vorhanden*).

Sofern Unterauftragnehmer hinzugezogen werden, sind o. g. Nachweise auch für die Unterauftragnehmer zu erbringen.



Im Fall von Bietergemeinschaften haben Bieter zusammen mit dem Angebot eine Erklärung der Bieter-/Arbeitsgemeinschaft einzureichen (siehe: Anlage 5).

Bieter haben zusammen mit dem Angebot das ausgefüllte Formular „Angebotsschreiben“ (siehe: Anlage 6, Formblatt VHB 633) einzureichen.

Weitere Informationen zur Aufgabenbeschreibung können bei der Vergabestelle eingeholt werden.

Der AG behält sich Änderungen von Parametern der Leistungsbeschreibung vor. Sollten Änderungen erfolgen, werden alle Bewerber nach Vorgabe der geltenden Richtlinien für Ausschreibungen und Vergaben von Aufträgen öffentlicher Auftraggeber informiert.

q) Haushaltsvorbehalt

Die Auftragsvergabe steht unter dem Vorbehalt der Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln und kann erst erfolgen, wenn diese bewilligt sind.

r) Wertung der Angebote

Die Wertung der Angebote wird nach folgendem System vorgenommen:

1. Stufe: Leistungsbewertung

Die Bewertung der Leistung ergibt sich aus den Zuschlagskriterien und deren Gewichtung.

Zuschlagskriterium	Gewichtung	Punktzahl (1-5)*	Multiplikation
Darstellung der geplanten Projektbearbeitung	20		
Ansätze zur Umsetzung der Ergebnisse bzw. Art und Umfang der Weitergabe der Erkenntnisse an die Akteure	30		
Preis	30		
Referenzen und Erfahrungen mit vergleichbaren Projekten	10		
Kenntnis der Situation vor Ort	10		

*Erläuterung Punktzahl:

sehr hoher Zielerfüllungsgrad	5 Punkte
hoher Zielerfüllungsgrad	4 Punkte
mittlerer Zielerfüllungsgrad	3 Punkte
ausreichender Zielerfüllungsgrad	2 Punkte
geringer Zielerfüllungsgrad	1 Punkt



2. Stufe: Gesamtbewertung

Die Formel zur Berechnung der Wertung lautet: $Wertung = Leistung / Preis$. Der Zuschlag wird auf das Angebot erteilt, welches die höchste Wertung erreicht.

s) Angebotsunterlagen

Das schriftliche Angebot muss mit der Anschrift des Anbieters, mit Datum und Unterschrift versehen sein. Die Angebotsunterlagen sind in deutscher Sprache abzufassen und in einem verschlossenen Umschlag, beschriftet mit: Regionaler Planungsverband Mecklenburgische Seenplatte, Helmut-Just-Straße 4, 17036 Neubrandenburg, - Angebot, bitte nicht öffnen -, einzureichen.

Die Öffnung der Angebote und die Erteilung des Zuschlages erfolgt in Abwesenheit der Bieter.

Kontaktperson:

Christoph von Kaufmann

Regionaler Planungsverband Mecklenburgische Seenplatte

Helmut-Just-Straße 4

17036 Neubrandenburg

Telefon: 0395 / 777 551 100

Telefax: 0395 / 777 551 101

E-Mail: poststelle@afrlms.mv-regierung.de

Anhang

Anlage 1: Verpflichtungserklärung zu Mindestarbeitsbedingungen

Anlage 2: Eigenerklärung zur Eignung

Anlage 3: Vereinbarung zur Kontrolle der Mindestarbeitsbedingungen

Anlage 4: Vertragsentwurf

Anlage 5: Erklärung der Bieter-/Arbeitsgemeinschaft

Anlage 6: UVgO-Aufforderung zur Abgabe eines Angebotes (VHB 631), UVgO-Bewerbungsbedingungen (VHB 632), Formular „Angebotsschreiben“ (VHB 633)

