

Leistungsbeschreibung
**„Marktstudie: Präferenzen der ÖPNV-
Nutzung in Berlin“**

Fachbeitrag zum NVP Berlin 2019-2023

Center Nahverkehr Berlin

Stand
23.06.2016

Inhaltsverzeichnis

1	Hintergrund der zu erbringenden Leistung	3
2	Anforderungen an die Leistung	4
2.1	Rahmenbedingungen.....	4
2.2	Aufgabenstellung der Studie.....	5
2.2.1	Explorative Phase	5
2.2.2	Quantitative Phase: Bewertung von Handlungsmöglichkeiten	8
2.2.3	Kovariablen	10
2.2.4	Repräsentativität und Aussagekraft der Ergebnisse	10
2.2.5	Parallele Internetbefragung.....	11
2.3	Ergebnisse	12
3	Arbeitsgrundlagen	12
4	Zeitplan	13
5	Lieferform	13
6	Abstimmungstermine	13

1 Hintergrund der zu erbringenden Leistung

Das Center Nahverkehr Berlin (CNB) bereitet derzeit im Auftrag der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt des Landes Berlin – Referat VIIC – als ÖPNV-Aufgabenträger (nachfolgend als SenStadtUm bezeichnet) die Fortschreibung des Berliner Nahverkehrsplans für den Geltungszeitraum 2019 bis 2023 (nachfolgend als NVP bezeichnet) vor. Die Fortschreibung erfolgt in enger zeitlicher und inhaltlicher Abstimmung mit der parallelen Fortschreibung des längerfristig angelegten Stadtentwicklungsplans Verkehr (StEP Verkehr), dessen Zielhorizont bis in das Jahr 2030 reicht.

Zur Analyse sowie Fortschreibung von Standards und Angebotsplanung müssen die Planungen auf Erkenntnissen zu den Präferenzen der ÖPNV-Nutzung in Berlin aufsetzen können. Zu diesem Zwecke beabsichtigt CNB die Auftragsvergabe der hier beschriebenen Marktstudie. Der Auftragnehmer hat sich hinsichtlich der zeitlichen, inhaltlichen und darstellerischen Ausarbeitung mit dem Auftraggeber abzustimmen. Der Auftraggeber wird Abstimmungen auch mit SenStadtUm koordinieren. Zusätzliche Präsentationen bei SenStadtUm oder in Gremien können im Rahmen von Zusatzterminen notwendig werden.

2 Anforderungen an die Leistung

2.1 Rahmenbedingungen

Im Rahmen bzw. im Vorfeld der Fortschreibung des NVP sind zum einen die Wirkungen von im Zeitraum 2014-2016 umgesetzten Maßnahmen insbesondere im Bereich des Angebotes zu überprüfen. Zum anderen sind die Entscheidungsgrundlagen für zukünftige Maßnahmen zu verbessern. Dazu soll die Wahrnehmung der Kunden des Berliner ÖPNV stärker in den Entscheidungsprozess einbezogen werden. Insbesondere sollen Bestimmung und Priorisierung von Maßnahmen besser mit Präferenzen der Verkehrsmittelnutzung begründet werden können.

Es liegt bereits eine Reihe von Untersuchungen vor, die sich mit der Verkehrsmittelnutzung in Berlin befassen. Zu diesen gehören:

- SrV 2008
- SrV 2013
- MiD 2008
- Daten der Unternehmen (Kundenzufriedenheitserhebungen)

Diese Daten werden für die Fortschreibung des NVP bereits verwendet. Allerdings lassen sie keine Rückschlüsse auf die Angebotsbewertung der Fahrgäste zu. Sie sind nicht geeignet, Präferenzen der ÖPNV-Fahrgäste in Bezug auf Angebotsmaßnahmen abzuleiten. Diese spielen vor dem Hintergrund einer wachsenden Stadt mit sich ändernden sozialen und wirtschaftlichen Strukturen eine besondere Rolle, da die aktuellen Entwicklungen eine Zunahme wahlfreier Fahrgäste erwarten lassen. Um die verkehrspolitischen Ziele des Landes Berlin insbesondere hinsichtlich der weiteren Verschiebung des Modal Split zugunsten des Umweltverbundes erreichen zu können, müssen deren Anforderungen in besonderem Maße erfüllt werden.

Ziel der ausgeschriebenen Leistung ist es zu eruieren, mit welchen Maßnahmen die Attraktivität des ÖPNV-Systems am ehesten verbessert werden kann, so dass Busse und Bahnen durch die Bevölkerung als vollwertige Alternative zum eigenen Pkw wahrgenommen werden.

Zu berücksichtigen ist dabei auch die räumliche Differenzierung der Entwicklungen im Berliner Stadtgebiet. Während in den Innenstadtbereichen mit der hohen Angebotsdichte im ÖPNV der Pkw-Besitz und die Pkw-Nutzung sehr niedrig sind, liegt der Motorisierungsgrad außerhalb des S-Bahn-Ringes deutlich höher, die ÖPNV-Angebote sind teilweise weniger dicht. Diese Gebiete der sogenannten Äußeren Stadt sollen einerseits in der Erhebung ausreichend repräsentiert sein, andererseits bezüglich der Kundenpräferenzen mit der Inneren Stadt (Gebiet im Wesentlichen innerhalb des Berliner S-Bahn-Rings) verglichen werden können.

Der Auftraggeber möchte zudem auf folgende besondere Umstände hinweisen, die in der Konzeption der Befragung und der Aufbereitung der Ergebnisse zu berücksichtigen sind:

- Bereits in den letzten Jahren gab es ein starkes Nachfragewachstum. Zugleich haben sich die Bedingungen für einen störungsfreien Betrieb im Oberflächenverkehr verschlechtert. Seitens der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung wurde durch Zubestellung von Verkehren reagiert. Weitere Zubestellungen sind geplant.
- Der geplante Leistungsaufwuchs stößt im S-Bahn und U-Bahn Verkehr allerdings auf Begrenzungen im Fahrzeugpark. Diese werden voraussichtlich erst Anfang/Mitte der 2020-er Jahre aufgelöst werden können. Bis dahin ist weiter mit stärkerer Auslastung und auch mit Überfüllungen zu rechnen.
- Im Oberflächenverkehr und speziell im Busverkehr kommt es zu verkehrsbedingten Störungen im Betriebsablauf, die eine weitere Verdichtung des Angebotes ebenfalls nur begrenzt sinnvoll erscheinen lassen.
- Per Saldo ist daher damit zu rechnen, dass Angebotsstörungen insbesondere im Bus und teilweise auch im Schienenverkehrsangebot zunehmen werden. Einschränkungen der Kapazität werden insbesondere auch im Schienenverkehr zu erwarten sein.

2.2 Aufgabenstellung der Studie

Die Studie soll in zwei Phasen aufgeteilt werden. In einer ersten Untersuchungsphase sind die Faktoren zu identifizieren, welche die ÖPNV-Nutzung in Berlin beeinflussen (explorative Phase). In einer zweiten Phase sollen diese Faktoren einer Bewertung im Hinblick auf die Präferenzen bei Nutzern und Nichtnutzern des ÖPNV unterzogen werden (quantitative Phase). Die Ergebnisse der explorativen Phase sollen in die Konzeption und Fragebogenerstellung der quantitativen Phase eingehen. Die Ergebnisse der quantitativen Phase sollen im Zusammenspiel mit Kosten- bzw. Aufwandsschätzungen seitens des Auftraggebers eine Priorisierung der betreffenden Maßnahmen ermöglichen. Diese Priorisierung ist jedoch nicht Gegenstand dieses Auftrages.

Ein Vorschlag zur methodischen Vorgehensweise, den Abfrage- und Auswertungstechniken sowie zur Belastbarkeit/Repräsentativität der erwarteten Ergebnisse hat Bestandteil des Angebotes zu sein. Über diesen Vorschlag soll verhandelt werden.

2.2.1 Explorative Phase

Berlin weist eines der dichtesten ÖPNV-Netze unter den deutschen Städten auf. Die Umfeldbedingungen des ÖPNV sind seit einigen Jahren auf „Wachstum ausgerichtet“ (Demographie, Beschäftigung, Tourismus, Schülerzahlen). Gleichzeitig gibt es zunehmend Engpässe im bestehenden ÖPNV Netz (Kapazitätsengpässe in den Verkehrsmitteln, Zunehmende Unpünktlichkeit und Unzuverlässigkeit im Oberflächenverkehr u. a. auch durch Störungen im Verkehrsfluss).

Verkehrspolitisches Ziel des Landes Berlin ist es, den Modal Split in Berlin zugunsten des Umweltverbundes weiter zu verbessern und vor allem die Anteile des MIV weiter zu reduzieren.

Es bedarf besonderer Anstrengungen, um vor dem Hintergrund der skizzierten „Umfeldbedingungen“ ein überproportionales Wachstum des ÖPNV zu erreichen. Auch aus wirtschaftlichen Gründen ist dabei sicher zu stellen, dass zielgerichtete Maßnahmen ergriffen werden.

In dieser Erhebungsphase sind daher die Maßnahmen oder Maßnahmenbereiche zu ermitteln, die generell für die Sicherung der bestehenden oder die Ausschöpfung potenzieller Nachfrage von Relevanz sind. Sie soll hinsichtlich der Fragestellungen qualitativ ausgerichtet sein (offene Fragen), aber durchaus im Sinne der unter Repräsentativität genannten Anforderungen quantitative Ergebnisse liefern.

Die zu untersuchenden Themen sollen im Wesentlichen Maßnahmen beinhalten, die der Attraktivitätssteigerung im ÖPNV dienen („Pull-Maßnahmen“). Maßnahmen, die auf die Einschränkung der Pkw-Nutzung abzielen („Push-Maßnahmen“) stehen nicht im Fokus dieser Untersuchung. Soweit sie allerdings auch ungestützt bei offenen Fragen ermittelt werden, ist dieses auch darzustellen.

In der Aufbereitung der Ergebnisse soll auch positiv vermittelt werden können, welche Merkmale des ÖPNV die Berliner besonders schätzen und daher erhalten bleiben sollen. Insoweit können auch Handlungen und Maßnahmen erforderlich sein.

Um Maßnahmen und Handlungsmöglichkeiten zur Verbesserung des ÖPNV zu identifizieren, die in einer anschließenden quantitativen Phase mit Blick auf den Fahrgastnutzen bewertet werden können, sollen geeignete und vom Bieter in seinem Angebot zu beschreibende empirische Methoden bzw. Abfragetechniken verwendet werden. Im Angebot des Bieters zur Konzeption der explorativen Phase sollen auch die nachfolgenden Aspekte berücksichtigt werden, die aus Sicht des Auftraggebers von besonderer Bedeutung sind.

I. Generelle Gründe und Anlässe der ÖPNV Nutzung

- Aus welchen Gründen und zu welchen Anlässen werden Fahrten mit Bus oder Bahn unternommen? Was sind aus Nutzersicht die Stärken des Berliner ÖPNV?
- Aus welchen Gründen und zu welchen Anlässen werden Fahrten mit dem Pkw und nicht mit Bus oder Bahn unternommen?
- Was wäre notwendig bzw. müsste sich ändern, damit eine Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln statt mit dem Pkw durchgeführt würde?
- Was führt in besonderem Maße zu Unzufriedenheit oder Frust bei der ÖPNV-Nutzung und müsste geändert, verbessert bzw. vermieden werden, damit kein Wechsel auf den Pkw stattfindet?
- Bei welchen Gelegenheiten wird ein privater Pkw vermisst (wenn nicht vorhanden)?

II. Leistung und Preis

- Wie wird das Angebot des ÖPNV generell bewertet (räumliche und zeitliche Verfügbarkeit; Bedienungszeitraum, Häufigkeit, Reisezeit, angebotene Kapazität, Pünktlichkeit/Zuverlässigkeit, sonstige relevante Qualitäts- und Ausstattungsmerkmale).
- Wie wird der für eine bestimmte Fahrt gezahlte Fahrpreis bewertet? (nach Ticketnutzung getrennte Auswertung)

III. Besondere Aspekte der Bewertung der ÖPNV Nutzung

- Welche Kanäle werden zu Information und Fahrscheinkauf genutzt? Inwieweit sind elektronische Informations- und Vertriebskanäle (z. B. Fahrinfo, Google, DB-Navigator, Öffi-App) bekannt und werden verwendet? Welche Bedeutung haben elektronische Kanäle im Vergleich zum persönlichen Kontakt mit Personal bei Information und Fahrscheinerwerb?
- Wie wird der ÖPNV im Störfall bewertet (Information im Störfall, Nutzbarkeit des Schienenersatzverkehrs), welche Konsequenzen ergeben sich für die generelle Akzeptanz des ÖV?
- Gibt es Defizite bei der Fahrgastinformation bezüglich Tarif- und Fahrplanangebot? Welche Erwartungen bestehen zu zukünftigen Informationsmöglichkeiten bzw. welcher Verbesserungsbedarf hinsichtlich Information wird gesehen?
- Welche Bedeutung hat das Thema Sicherheit, insbesondere im Hinblick auf Videoüberwachung, Sicherheit vor Übergriffen, Sicherheit vor Unfällen (Verkehrsmittelvergleich)? Wird zwischen dem Vorhandensein von Kameras, der Videoüberwachung und Aufzeichnung unterschieden? Wird Videoüberwachung sowie das Vorhandensein von Sicherheitspersonal positiv oder negativ mit Blick auf die subjektive Sicherheit bewertet?
- In welchem Maße werden andere Fahrgäste als störend oder belästigend empfunden? (einschließlich Musiker, Obdachlosenzeitungsverkäufer oder Bettler)
- Welche Ausstattungsmerkmale würden die Attraktivität des ÖPNV deutlich verbessern? (z. B. WLAN im Fahrzeug?)
- Welche Maßnahmen der Barrierefreiheit (alle Sinne) werden wahrgenommen, wie werden sie bewertet und welche Relevanz für die ÖV Nutzung haben sie?
- Gibt es sonstige Wünsche und Anregungen sowie konstruktive Kritik?

IV. Intermodale Ergänzungen oder Konkurrenz

- Wirken Angebote im Car- oder Bikesharing generell bzw. unter bestimmten Bedingungen als Konkurrenz oder als Ergänzung des ÖV-Angebotes?
- Welche Rolle spielt die Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln? Ist sie zur Bewältigung der jeweiligen Wege mit dem ÖV notwendig?

2.2.2 Quantitative Phase: Bewertung von Handlungsmöglichkeiten

Zu ermitteln sind die Präferenzen der Nutzer/innen und Nichtnutzer/innen öffentlicher Verkehrsmittel in Berlin hinsichtlich einzelner Eigenschaften des ÖPNV-Angebotes.

Die in der explorativen Phase als wichtig ermittelten Merkmale/Themen mit Fahrgastrelevanz sollen einer Bewertung im Hinblick auf die Präferenzen bei Nutzern und Nichtnutzern des ÖPNV unterzogen werden.

Die Ergebnisse sollen im Zusammenspiel mit Kosten- bzw. Aufwandsschätzungen seitens des Auftraggebers eine Priorisierung der betreffenden Angebots- bzw. planerischen Maßnahmen ermöglichen. Diese Priorisierung ist jedoch nicht Gegenstand des hiesigen Auftrages.

Ergänzend zu anderen in der explorativen Phase ermittelten Merkmalen/Themen sollen mindestens folgende Merkmale/Themen mit Blick auf Akzeptanz bzw. Präferenzen beim Fahrgast bewertbar gemacht werden:

- Bedienungshäufigkeit bzw. Takt:
 - Welche Taktverdichtungen werden vom Fahrgast wahrgenommen und als besonders attraktivitätssteigernd empfunden? (20' auf 10'; 10' auf 7'/7'/6'; 7'/7'/6' auf 5'; 5' auf 4' oder 4' auf < 4') Wann spielt für den Fahrgast die Kenntnis der Abfahrtszeit keine Rolle mehr?
 - Ab welcher Angebotsdichte wird eine weitere Verdichtung nicht mehr als Qualitätsverbesserung wahrgenommen? Ab welcher Schwelle ist die Präferenz sozusagen gesättigt?
 - Wirken Angebotsausdünnungen gegenläufig zu Verdichtungen oder gelten insoweit andere Präferenzen?
- Pünktlichkeit (Wann wird ein Verkehrsmittel durch die Fahrgäste als pünktlich wahrgenommen? Unter welchen Bedingungen bzw. bis zu welchem Grad werden Abweichungen durch die Fahrgäste toleriert, z. B. ab welcher Taktdichte; bis zu welcher Wartezeit; bei besonderen Vorkommnissen, zu bestimmten Tages-/Nachtzeiten etc.);
- Art des Verkehrsmittels (Bus, Tram, S-Bahn, U-Bahn Groß- oder Kleinprofil) und Linientyp (Metrobus bzw. Metrostraßenbahn (M-Linien), Express-Bus (X-Linien) oder normale Linie);
- Entfernung zur nächstgelegenen Haltestelle:
 - Bis zu welcher Entfernung (Luftlinie oder Fußweg) zur nächstgelegenen Haltestelle wird die räumliche Erreichbarkeit des ÖPNV als attraktiv wahrgenommen? Welche Entfernungen zur nächstgelegenen Haltestelle werden als Maximum toleriert?
 - Wie wird die Entfernung zur nächstgelegenen Haltestelle in Kombination mit der Taktdichte, der Pünktlichkeit und der Art des Verkehrsmittels bewertet (z. B.: Werden größere Entfernungen zu einer Haltestelle akzeptiert, wenn dort eine Linie in einem dichteren Takt verkehrt oder eine Bedienung mit Schienenverkehrsmitteln erfolgt? Werden nähergelegene Haltestellen mit einem Grundangebot einer Buslinie im

20-Minuten-Takt nicht genutzt, wenn in größerer Entfernung Linien in einem dichteren Takt oder pünktlicher verkehren?)

- Schnelligkeit der Beförderung (Reisezeit, v. a. im Vergleich zur Umsteigenotwendigkeit);
- Umsteigenotwendigkeit (v. a. im Vergleich zur Schnelligkeit der Beförderung);
- Kapazität bzw. Fahrzeugauslastung (Wie viel Gedränge „akzeptiert“ der Berliner Fahrgast? Gibt es eine Verknüpfung zur Taktdichte bzw. zur Akzeptanz des Wartens auf das nächste Fahrzeug?);
- Fahrradmitnahme im Schienenverkehr (akzeptierter Preis, differenziert abzufragen nach Haupt- und Nebenverkehrszeit sowie nach Einzelticket und Zeitkarte; Akzeptanz für zeitliche Einschränkungen in der Hauptverkehrszeit);
- Akzeptanz oder Erwartung zu Maßnahmen der Videoüberwachung an Haltestellen und in Fahrzeugen;
- Akzeptanz oder Erwartung zu neuen Formen des Fahrscheinerwerbs:
 - Wäre ein Wechsel vom heutigen Ticket zu einem elektronischen Ticket (z. B. per Smartphone) oder ID-basiertes oder account based Ticketing (z. B. auf Grundlage Bankkarte) für die befragte Person eine Verbesserung oder Verschlechterung? (Ausmaß der Akzeptanz, auch hinsichtlich Anmeldevorgangs, Identifizierung etc.);
 - Welcher Anteil einzelner Zielgruppen (v. a. Altersgruppen) kann mit Angeboten zum elektronischen Fahrscheinerwerb erreicht werden und für welchen müssten weiterhin konventionelle Verkaufskanäle vorgehalten werden?

Hinweis: Es ist nicht vorgesehen, mit diesen Angebots- oder Qualitätsverbesserungen einen Aufpreis auf den heutigen Fahrpreis oder eine Preiserhöhung zu rechtfertigen. Dies sollte dementsprechend auch im Fragebogen nicht so erscheinen.

Ziel der zu untersuchenden Handlungsmöglichkeiten ist eine Steigerung der Nachfrage. Allerdings ist denkbar, die Zahlungsbereitschaft als Maß für die Kundenpräferenz mit entsprechender Vorsicht zu benutzen. Ausnahme hiervon ist das Thema Fahrradmitnahme, wo auch der akzeptierte Preis von Interesse ist.

Es wird erwartet, dass der Bieter mit seinem Angebot einen Vorschlag unterbreitet, wie die hier vorgegebenen Merkmale/Themen abgefragt werden und wie insoweit eine Nachsteuerung und Ergänzung auf Basis der Ergebnisse der explorativen Phase erfolgen kann. Der Bieter muss dazu auch angeben, welches Maß an Repräsentativität und Validität der Ergebnisse er mit der von ihm vorgeschlagenen Methodik erreicht.

Es wird erwartet, dass der Fragebogen bzw. die Fragen der quantitativen Phase mit dem Auftraggeber abgestimmt werden, bevor diese in die Erhebung gehen.

Aus dem Angebot soll ersichtlich werden, wie viele im Rahmen dieser Phase vom Befragten zu bewertenden Themen der Honorarkalkulation zu Grunde liegen.

2.2.3 Kovariablen

Nicht als eigentliches Ergebnis der Studie, aber zur Einordnung und Bewertung der Antworten notwendig, sind folgende Aspekte zu erfassen:

- Soziodemografische Angaben;
- seit wann ist die Person in Berlin wohnhaft?
- Verfügbarkeit von Pkw, Führerschein, Fahrrad, Pedelec;
- Ab- bzw. Unterstellmöglichkeiten für die individuellen Verkehrsmittel am Wohn-, Arbeitsort sowie ÖV-Haltestellen;
- heutige Mobilität und Verkehrsmittelnutzung, individueller Modal Split;
- ÖPNV-Nutzungshäufigkeit, Ticketnutzung;
- Bekanntheit, Mitgliedschaft und Nutzung von Taxi-Diensten, Miet- und Carsharing-Autos, Leihfahrrädern sowie Nutzungserfahrung und Bereitschaft zur zukünftigen Nutzung;
- Grundlage für die geografische Zuordnung: Wohnort und ggf. Arbeitsort;
- Grundlage für Fragen im Rahmen der Explorativen Phase: jeweils ein mit öffentlichen Verkehrsmitteln und dem privaten Pkw zurückgelegter Weg mit Start, Ziel, Länge des Weges, Wochentag, Tageszeit, Wegezweck, Fahrer oder Mitfahrer (nur bei Pkw), Art des ÖV-Verkehrsmittels (nur bei ÖV), Anzahl gemeinsam fahrender Personen, Häufigkeit/Regelmäßigkeit des Weges. Für die Erfassung von Start und Ziel kommen die Postleitzahl oder die nächstgelegenen ÖV-Haltestelle, Point of Interest oder Adresse in Frage.

2.2.4 Repräsentativität und Aussagekraft der Ergebnisse

Die Ergebnisse der Studie sollen repräsentativ für die Berliner Bevölkerung und mindestens für die innere und äußere Stadt aussagekräftig sein. Grenze zwischen diesen beiden Stadtbereichen ist der S-Bahn-Ring.

Eine weitere Aufteilung der Stichprobe nach bis zu fünf noch zu definierenden Gebietstypen sollte möglich sein. Ebenso sollte eine Gruppierung nach den üblichen soziodemografischen Merkmalen und den weiteren unter 2.2.3 genannten Kovariablen möglich sein. Dass bei weiter detaillierten Auswertungen sowie bei Themen, die nicht auf alle Befragten zutreffen, nur Tendenzaussagen möglich sind, wird in Kauf genommen.

Darüber hinaus soll eine Differenzierung zwischen den Verkehrsmitteln (Regionalverkehr, S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn, Bus) möglich sein.

Vom Anbieter wird im Rahmen der Angebotserstellung ein Vorschlag für die Stichprobengröße und -struktur erwartet. Ziel ist es dabei, für die politische Diskussion rund um Verkehrs- und Infrastrukturmaßnahmen in Berlin belastbare Ergebnisse zu erhalten. Es wird ebenfalls erwartet, dass der Anbieter die fachliche Tragfähigkeit der von ihm gewählten Methodik erläutert. Dieses betrifft auch den Umgang mit etwaigen Schwächen und die Reichweite der Aussagekraft der Ergebnisse.

2.2.5 Parallele Internetbefragung

Zusätzlich zur repräsentativen Befragung soll der Fragebogen auch einer breiten Öffentlichkeit zum Ausfüllen im Internet zur Verfügung gestellt werden. Dazu muss der Bieter die Fragen von beiden Erhebungsphasen als Online-Fragebögen bereitstellen und die so gewonnenen Daten separat von der repräsentativen Stichprobe erfassen. Jeder der beiden Online-Fragebögen soll jeweils über einen Link erreichbar sein, den CNB und/oder SenStadtUm in ihre Internetauftritte einfügen können.

Die technische Erstellung und Umsetzung der Online-Befragung ist Gegenstand des hiesigen Auftrags.

Es wird erwartet, dass der Bieter mit seinem Angebot skizziert, wie die Internetbefragung in sein Befragungskonzept für die Phasen 1 und 2 integriert wird und welchen Mehrwert es für dort insoweit zu erwartenden Ergebnisse bietet. Der Bieter kann die Internetbefragung auch unmittelbar in seine Befragungskonzeption für die Phasen 1 und 2 integrieren (Nutzung des Online-Fragebogens für die repräsentative Stichprobe).

Der Bieter soll Vorschläge dazu unterbreiten und begründen, wenn er es aus fachlichen Gründen für sinnvoll hält, die parallele Internetbefragung auf nur eine der beiden Phasen zu beschränken oder wenn die Internetbefragung in besonderer zeitlicher Beziehung zu seiner Befragung stehen soll.

Die in der zusätzlichen Internetbefragung gewonnenen Daten sind durch den Bieter ebenfalls auszuwerten. Die Bieter soll im Angebot einen Vorschlag unterbreiten, in welchem Umfang er diese Auswertung für sinnvoll erachtet. Aus Sicht des Auftraggebers sind hier insbesondere konstruktive Kritik und Anregungen von Interesse.

Der Auftraggeber wird zusammen mit der öffentlichen Ankündigung der Befragung an sich auch auf die anstehende Internetbefragung hinweisen. Es wird erwartet, dass der Auftragnehmer dazu die fachlich passenden Grundlagen der Darstellung und Erläuterung liefert.

2.3 Ergebnisse

Nach Abschluss der Erhebungen der ersten Phase sind die Daten auszuwerten und die Ergebnisse in Form von Präsentationsfolien darzustellen. Dabei sind insbesondere solche Aspekte herauszuarbeiten, die für die Konzeption der zweiten Phase von Interesse sind. Diese sind in einem Workshop zu präsentieren und nach Abstimmung dem Auftraggeber als Zwischenbericht zu übergeben.

Nach Abschluss der Erhebungen der zweiten Phase sind die Präsentationsfolien entsprechend für die Verwendung als Abschlussbericht und Ergebnispräsentation zu ergänzen.

Die Ergebnisse der parallelen Internetbefragung sind den beiden Berichten jeweils getrennt auszuweisen.

Außerdem ist in Abstimmung mit dem Auftraggeber eine Kurzfassung der Ergebnisse zu erstellen, die als entsprechendes Kapitel in den Entwurf des NVP aufgenommen werden kann.

Offene Nennungen, vor allem Anregungen und konstruktive Kritik am bestehenden ÖPNV-Angebot sind dem Auftraggeber in vorstrukturierter Weise verfügbar zu machen.

3 Arbeitsgrundlagen

Dem Auftragnehmer werden nach Zuschlagserteilung die folgende Materialien und Daten zur Verfügung gestellt, die Bereitstellung erfolgt in elektronischer Form, als Anlagen zu dieser Leistungsbeschreibung:

- Nahverkehrsplan 2014 – 2018 (pdf-Datei)
- Monitoring NVP 2014 – 2018 (Zwischenstand)
- Informationen zum Umsetzungsstand des NVP 2014 – 2018 (Präsentation vom Forum Nahverkehr, Januar 2016)
- StEP-Verkehr 2025
- Bevölkerungsprognose Berlin 2015 – 2030
- Gesamtberichte des Landes Berlin 2010 – 2014
- Jahresberichte „Qualität im Berliner ÖPNV“, Jahrgänge 2009 – 2014
- Qualitätsberichte SPNV (VBB GmbH)

4 Zeitplan

Die Bearbeitung soll kurzfristig nach Zuschlagserteilung (voraussichtlich Anfang Dezember 2016; bei Zuschlagserteilung ohne Verhandlungen - November 2016) mit einem Auftaktgespräch beginnen. Vorzusehen sind während der Bearbeitungszeit weitere Abstimmungstermine beim Auftraggeber. Insbesondere sind Fragebögen vor Beginn der jeweiligen Erhebung mit dem Auftraggeber abzustimmen. Ziel dieser Abstimmung ist die planerische Fokussierung auf etwaige Berliner Besonderheiten. Auf Abschnitt 6 wird verwiesen.

Die Ergebnisse der ersten Phase sollen bis März 2017 und die der zweiten Phase bis Juni 2017 vorliegen. Das Projekt sollte mit vollständiger Dokumentation bis September 2017 abgeschlossen sein.

Im Rahmen des Angebotes wird auf dieser Grundlage vom Bieter ein detaillierter Zeitplan erwartet.

5 Lieferform

Der Auftragnehmer hat als Ergebnis der Studie folgendes zu übermitteln:

- Zwischenergebnisse der explorativen Phase als PDF und in Papierform in vierfacher Ausfertigung
- Endbericht unter Verwendung der Präsentationscharts als Word-Dokument, PDF und in Papierform in vierfacher Ausfertigung
- Kurzfassung als Word-Dokument und PDF
- je ein Tabellenband für die repräsentativen Befragungen der explorativen und der quantitativen Phase als PDF
- Erhebungsrohdaten im SPSS-Format
- in den Berichten verwendete Grafiken sowie deren Datengrundlage im Excel-Format

6 Abstimmungstermine

Folgende Abstimmungstermine in Berlin sind vom Auftragnehmer vorzubereiten und durchzuführen:

- Auftaktgespräch CNB – Auftragnehmer
- Bilaterale Arbeitsabstimmungen mit CNB zum Arbeitstand (zu planen sind 2 Termine)
- Präsentation der Zwischenergebnisse der explorativen Phase
- Workshop zur Fragebogen-Abstimmung zweite Phase
- Präsentation der Zwischenergebnisse der quantitativen Phase
- Präsentation des Endberichtes

Hinweise: Die Räume für die Abstimmungen werden vom Auftraggeber gestellt. Ergänzend zum Auftraggeber ist auch die Teilnahme von Vertretern von SenStadtUm an den Terminen möglich.

Zusätzliche Abstimmungs- und Präsentationstermine des Bieters in Berlin sollen als Pauschalpreis pro Termin (inkl. Reisekosten) als Optionen mit angeboten werden.