

LEISTUNGSBESCHREIBUNG

für das Vergabeverfahren

Bahnhof der Zukunft als Kern multimodaler Mobilitätsplattformen in Kommunen –
Entwicklung eines Maßnahmenkatalogs

**des Deutschen Zentrums für Schienenverkehrsforschung
(DZSF) beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA)**

INHALTSVERZEICHNIS

1.	Ausgangslage und Ziel	2
2.	Inhalt und Umfang der Leistung	6
3.	Organisatorische Vorgaben.....	12
4.	Weitere Bedingungen.....	17

Weitere Informationen für die Vergabe dieses Projekts sind in der Bieterinformation
aufgeführt.

1. Ausgangslage und Ziel

Ausgangslage

Bei dem Ziel das Mobilitätsverhalten der Menschen ökologischer zu gestalten, kommt der 1.1. Bahn als besonders nachhaltiges Verkehrsmittel eine zentrale Rolle zu. Da der Anteil des schienengebundenen Verkehrs am Modal Split allerdings stagniert, sind innovative und bedarfsorientiertere Ansätze notwendig, um den Verkehrsträger und seine Angebote attraktiver zu machen. Somit können bestehende Kunden und Beschäftigte gehalten, aber auch neue gewonnen werden.

Den Bahnhöfen in Deutschland kommt dafür eine zentrale Rolle zu. Als oftmals zentral gelegene Mobilitätsplattform in Kommunen nehmen sie mit ihrem Angebot und ihrer Gestaltung direkt Einfluss auf die Attraktivität und Nutzung von Bahnen und Zügen. Eine an sich wandelnden Kundenbedürfnissen und Verhaltensweisen orientierte Optimierung von Bahnhöfen kann somit direkte Auswirkungen auf das Image des Schienenverkehrssektors und kommunale Umfeld, die Betriebsabläufe der Bahn, den Modal Split und das Kundenerlebnis haben.

Als ein Aspekt zur Steigerung der Attraktivität schienengebundenen Verkehrs durch eine Weiterentwicklung von Bahnhöfen gelten innovative multimodale Angebote in Bahnhofsnähe. Diese erhöhen die Flexibilität und Nutzerfreundlichkeit von Mobilitätsketten abseits der Pkw-Nutzung und können beispielsweise durch eine verbesserte Bewältigung der letzten Meile mit nachhaltigen Verkehrsmitteln einen Beitrag zur Steigerung des Anteils des Umweltverbundes, inklusive der schienengebundenen Mobilität am Modal Split leisten.

Eine entsprechende bedarfsorientierte Weiterentwicklung und Optimierung von Bahnhöfen als multimodale Mobilitätsplattformen in Kommunen verspricht somit die Chance, den Anteil der Bahnnutzung in Deutschland sowohl für Freizeitverkehre als auch für Pendlerverkehre steigern zu können. Dadurch ist mit einem Imagegewinn von Bahnhöfen als natürlichen Aufenthaltsort und des Sektors allgemein zu rechnen, was sich wiederum positiv auf das kommunale Umfeld auswirkt. Durch eine Konzeption und experimentellen Evaluation auf Grundlage zuvor erhobener Bedarfe, Wünsche und Anforderungen von bestehenden wie potentiellen Kunden und Beschäftigten, sollen zudem Migrationshürden verringert werden.

Eine besondere Herausforderung stellt es dabei dar, die unterschiedlichen Voraussetzungen, Rahmenbedingungen und Bedarfe beispielsweise zwischen Bahnhöfen in Metropolregionen und solchen im ländlichen Raum gleichermaßen zu adressieren. Daher ist ein flexibel anwendbarer Maßnahmenkatalog notwendig, der es ermöglicht, passende Maßnahmen je nach spezifischen örtlichen Gegebenheiten, Anforderungen und Hemmnissen (z.B. regulatorisch, finanziell, strukturell) zu identifizieren.

1.2.

Zieldefinition

Das Deutsche Zentrum für Schienenverkehrsforschung (DZSF) beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) leistet mit diesem Projekt einen Beitrag für die Weiterentwicklung des Schienenverkehrs. Das DZSF verfolgt mit diesem Vorhaben daher das Ziel, einen modularen und bedarfsorientierten Maßnahmenkatalog mit Empfehlungen für eine Weiterentwicklung und Optimierung von Bahnhöfen als Kernstück multimodaler und nachhaltiger Mobilitätsplattformen in Kommunen entwickeln zu lassen. Dessen Konzeption hat dabei

auf Grundlage von erfassten Bedarfen, Forderungen und Wünschen der Beschäftigten, Reisenden und weiteren potentiellen Stakeholdern zu erfolgen, da so eine hohe Akzeptanz und damit tatsächliche Nutzung der Maßnahmen bei einer Umsetzung in den Regelbetrieb zu erwarten ist. Zur Belebung der Bahnhofsgelände und dem Anspruch dieses für Personengruppen über Bahnkunden hinaus zu einem natürlichen, zentralen Aufenthaltsort mit modernen Angeboten innerhalb einer Kommune zu gestalten, sollen für das Konzept auch entsprechend weiterführende Maßnahmen abseits reiner Mobilitätsfunktion (z.B. innovative Einkaufs- oder Freizeitmöglichkeiten) identifiziert und bewertet werden. Ein Aspekt können dabei z.B. digitale Ansätze sein.

Startpunkt des Projektes stellt daher eine intensive Stakeholderbefragung und -analyse der konkreten Bedarfe, Anforderungen und Wünsche betroffener Akteure dar mit dem Ziel, diese systematisch zu erfassen und zu kategorisieren. Darauf aufbauend sollen Maßnahmen und Maßnahmenkombinationen abgeleitet werden, welche anschließend auf eine generelle Machbarkeit sowie Wirkungspfade hin untersucht werden. Abschließendes Ergebnis stellt eine an wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Faktoren orientierte Zusammenstellung von Maßnahmenempfehlungen des Bahnhofs der Zukunft dar, in welchem das Bahnhofsgelände als Kern einer multimodalen Mobilitätsplattform für Kommunen verstanden wird. Es baut auf den Bedarfen und Anforderungen der Beschäftigten und Kunden auf. Es ist modular aufgebaut und kann somit an spezifische örtliche Gegebenheiten, Anforderungen und Hemmnisse (z.B. regulatorisch, finanziell, strukturell) flexibel angepasst werden.

Der Erfolg der in diesem Projekt entwickelten Maßnahmen ist dabei insbesondere anhand der zu erwartenden Auswirkungen auf das Beschäftigten- und Kundenerlebnis sowie der

Intention zur Verhaltens- und Einstellungsänderung zu beurteilen. Diese sollen durch digital realisierte Prototypen experimentell evaluiert werden. Bereits bestehende Studien zur Machbarkeit und Auswirkungen auf das Kundenerleben oder Verhalten sind einzubeziehen¹.

Erläuterung von Begriffen und Verfahren

1.3. Die folgenden Begriffe werden in dieser Leistungsbeschreibung verwendet.

AN	Auftragnehmer: Der Bieter, der den Auftrag für dieses Projekt erhält
AP	Arbeitspakete
AVV	Vereinbarung zur Auftragsverarbeitung (in Bezug auf personenbezogene Daten)
Bieter	Alle, die ein Angebot für dieses Projekt einreichen
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
DZSF	Deutsches Zentrum für Schienenverkehrsforschung beim EBA
EBA	Eisenbahn-Bundesamt, der Auftraggeber (AG) für dieses Projekt
Primärdaten	Nichtpersonenbezogene unbearbeitete Daten im Sinne von

¹ Z.B. „Studie zur Finanzierung und Förderung der digitalen Infrastruktur zur Vernetzung des ÖPV“, Quelle: https://fops.de/wp-content/uploads/2020/10/70_950_Schlussbericht_Digitalisierung_Kurzbericht.pdf

§ 12a E-Government-Gesetz (EGovG)

2. Inhalt und Umfang der Leistung

Grundsätzliche Vorgaben

2.1. Das DZSF übernimmt die Koordination und Projektbetreuung. Die Analyse und Bewertung des Themenkomplexes sowie die in diesem Zusammenhang zu erstellenden Vorschläge sollen in mehreren Arbeitspaketen erfolgen.

Der Bieter stellt die konkrete Personaleinsatzplanung unter Berücksichtigung der Mitarbeiterkompetenzen und des Zeitrahmens der Leistungserfüllung dar. Dabei ist das Kernteam, der Projektleiter und Stellvertreter sowie die interne Koordination zu benennen und darzustellen.

Der AG erwartet in der Angebotserstellung ein Durchführungskonzept, wie die in dieser LB skizzierten umfangreichen Ermittlungen und Analyse von Bedarfen, Wünschen und Anforderungen der Stakeholdergruppen erfolgen sollen.

Der als Projektergebnis erstellte Maßnahmenkatalog soll als Grundlage und konkrete Entscheidungshilfe bei der Konzeption und Beurteilung künftiger Bahnhofsvorhaben in Deutschland dienen. Daher ist im besonderen Maße sicherzustellen, dass die Forschungsergebnisse sowohl intern als auch extern valide sind und die Gestaltung des Maßnahmenkatalogs handlungspraktisch ausgerichtet ist. Das Projekt soll entsprechend anwendungsorientiert und öffentlichkeitswirksam konzipiert sein. Für Aktionen im

öffentlichen Raum sind nach Möglichkeit Kommunen im Bereich des Offenen Digitalen Testfeld des DZSF auszuwählen, das näherungsweise die Region zwischen Halle, Leipzig, Cottbus und Horka umfasst.

Beschreibung der Leistung

2.2. Die Untersuchung teilt sich in fünf Arbeitspakete. Zunächst erfolgt eine systematische Zusammenstellung von Bedarfen, Forderungen und Wünschen aktueller wie potentieller Beschäftigten und Kunden (AP1). Aus dieser Zusammenstellung sollen systematisch und begründbar Maßnahmen und Maßnahmenkombinationen abgeleitet (AP2) und einer Machbarkeits- und Wirkungsanalyse unterzogen werden (AP3). Die Maßnahmen und Maßnahmenkombinationen sollen, in Gänze oder Ausschnitten, anhand digitaler Methoden virtuell umgesetzt und auf zu erwartende Wirkungspfade hin evaluiert werden (AP4). Als konkretes Ergebnis ist ein modulares Maßnahmenpaket zu erstellen, mit Empfehlungen zur Weiterentwicklung und Optimierung von Bahnhöfen als bedarfsorientierte, multimodale Mobilitätsplattformen einer Kommune (AP5).

2.2.1.

Arbeitspaket 1: *Bedarfsanalyse*

Ausgangspunkt für eine an den Bedürfnissen betroffener Akteure orientierten Weiterentwicklung von Bahnhöfen als Kern multimodaler Mobilitätsplattformen in der Kommune stellt eine Bedarfsanalyse dar. Somit ist ein Überblick konkreter Anforderungen, Hemmnisse und Bedarfe an den Bahnhof der Zukunft von Bahnreisenden, Kommunen und Beschäftigten im Sektor, aber auch bisher unerschlossener Milieus zu erstellen. Dafür sollen Befragungen und Analysen durchgeführt werden, die es in AP2 ermöglichen ein

umfassendes und strukturiertes Bild von Maßnahmen aufzeigen, die aus Sicht der potenziell und aktuell Betroffenen umgesetzt werden sollten. Des Weiteren soll eine projektbezogene systematische Gruppierung von Bahnhofstypen (z.B. Anhand der Größe, Lage, Bahnhofskategorie sowie vorrangigen Nutzung) erarbeitet werden, die eine Grundlage der folgenden Arbeitspakete darstellt. Die Stichprobe der Bedarfsermittlung ist so zu bestimmen, dass einerseits ein allgemeines, deutschlandweites Stimmungsbild erfasst wird, es andererseits aber auch möglich ist, die Stichprobe gruppenweise zu skalieren, um spezifische Aussagen für passgenaue Maßnahmen in Abhängigkeit unterschiedlicher Rahmenbedingungen (z.B. soziostruktureller Zusammensetzung der Kommune) und der erarbeiteten Bahnhofstypen tätigen zu können. Zur Vorbereitung einer experimentellen Evaluation ausgewählter Maßnahmen (AP4) sollen vertiefende Befragungen in konkreten Kommunen durchgeführt werden, deren Auswahl in Abstimmung mit dem AG erfolgen soll.

Die Strategie zur Stichprobenziehung, zur Anwendung kommenden Befragungs- und Analysemethoden sind in dem Angebot darzulegen.

Ergebnis: Systematische Kategorisierung von Bahnhofstypen, sowie strukturierte und umfassende Erfassung und Analyse von Bedarfen und Anforderungen aus Sicht aktueller und potentieller Kunden, Beschäftigten und Kommunen.

Arbeitspaket 2: Maßnahmen-Entwicklung

Aufbauend auf den in AP1 identifizierten Bedarfen, Wünschen und Anforderungen sollen auf die zuvor festgelegten Bahnhofstypen abgestimmte Maßnahmen für eine Weiterentwicklung von Bahnhöfen als Kern multimodaler Mobilitätsplattformen in

Kommunen strukturiert zusammengestellt werden. Je nach Datenlage der Erhebungen aus AP1 ist in Abstimmung mit dem AG eine nachvollziehbare und systematische Auswahl bestimmter Maßnahmen möglich.

Die ausgewählten Maßnahmenvorschläge sollen weiterhin so aufbereitet werden, dass sinnvolle Kombinationen herausgearbeitet werden können. Notwendige ergänzende Maßnahmen (bspw. rechtliche oder politische Rahmenbedingungen, raumstrukturelle Anpassungen, Kooperationsvereinbarungen mit Dienstleistungsanbietenden) sollen benannt und bewertet werden.

Ergebnis: Strukturierte, nachvollziehbare Entwicklung und Zusammenstellung von Maßnahmen und Maßnahmenkombinationen mit entsprechenden Rahmenbedingungen und notwendigen ergänzenden Maßnahmen.

2.2.3. ***Arbeitspaket 3: Machbarkeits- und Wirkungsanalyse***

Die in AP2 identifizierten Maßnahmen sollen einer Machbarkeits- und Wirkungsanalyse unterzogen werden. Diese umfasst eine generelle Bewertung der Umsetzungsmöglichkeit, sowie mindestens die zu erwartenden ökologischen, ökonomischen und sozialen Auswirkungen beziehungsweise Hemmnisse und soll sich, im Sinne einer langfristigen Nutzung zudem an aktuellen soziodemographischen Trends der Bevölkerung orientieren. Dabei sollen auch allgemeine Auswirkungen auf den Modal Split und das betroffene kommunale Umfeld eingeschätzt werden. In die Analyse können auch Bahnhöfe mit einbezogen werden, welche in AP2 entwickelte Maßnahmen bereits umsetzen. Außerdem sind wiederum die in AP1 erarbeiteten Bahnhofstypen zu beachten.

Im Rahmen einer in Abstimmung mit dem AG konzipierten und durchgeführten Zukunftsdialog-Veranstaltung mit Vertreterinnen und Vertretern des Sektors und aus den Kommunen, sollen die ausgewählten Maßnahmen mit ihren zugehörigen Rahmenbedingungen und ergänzenden Maßnahmen vorgestellt und von den Expertinnen und Experten im Sinne einer weiteren Optimierung und Realisierbarkeit diskutiert werden.

Ergebnis: Strukturierte Darstellung zu erwartender Auswirkungen der zuvor als generell machbar identifizierten Maßnahmen und Maßnahmenkombinationen.

Arbeitspaket 4: Digitale Umsetzung und Evaluation der Maßnahmen

2.2.4.

Die ausgewählten Maßnahmen und ggf. auch Maßnahmenkombinationen sind auf zu erwartende Auswirkungen auf das Kundenerleben und Verhalten allgemein, sowie differenziert nach den in AP1 entwickelten Bahnhofsgруппierungen zu evaluieren. Dafür sollen keine Prototypen für eine Testung im Realbetrieb entwickelt werden, sondern eine digitale Umsetzung erfolgen. Die Art der Umsetzung (bspw. durch Foto- oder Videomontagen, Virtual-reality-Technik oder projection-mapping) ist dabei dem AN überlassen, aber im Durchführungskonzept zu benennen und zu begründen. Anhand sozialwissenschaftlicher experimenteller Studien sollen die digitalen Umsetzungen evaluiert werden. Dadurch sollen die Zusammenhänge zwischen den potenziellen Neuerungen am Bahnhof der Zukunft und psychosozialen Faktoren, Verhaltensintentionen und dem Kundenerleben getestet und auf Kausalität geprüft werden. Ziel ist eine Abschätzung, mit welchen Auswirkungen der entsprechenden Maßnahmen (und ggf. auch Maßnahmenkombinationen) bei einer Migration in den Regelbetrieb gerechnet werden kann.

Im Anschluss soll die in AP3 erfolgte Zusammenstellung um die Ergebnisse dieser Evaluation ergänzt werden.

Ergebnis: Als Ergebnis liegen kausale Befunde der Wirkmechanismen ausgewählter Maßnahmen einer Weiterentwicklung von Bahnhöfen als intermodale Mobilitätsplattformen einer Kommune vor und ermöglichen so eine empirisch fundierte Empfehlung besonders wirksamer Erweiterungen.

Arbeitspaket 5: Entwicklung Modularer Maßnahmenkatalog

2.2.5. AP5 liefert abschließend eine bedarfsorientierte, an wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Faktoren angelehnte Konzeption evaluierter Maßnahmenvorschlägen des Bahnhofs der Zukunft, in welchem das Bahnhofsgelände als Kern einer multimodalen Mobilitätsplattform für Kommunen verstanden wird. Dazu sollen die Ergebnisse der vorangegangenen Arbeitspakete (AP1 – AP4) mit Expertinnen und Experten im Rahmen eines Workshops diskutiert werden um einerseits die Ergebnisse zu validieren und andererseits deren Migration in die Praxis zu eruieren.

Aufbauend auf diesen Workshop soll aus den Ergebnissen der vorherigen Arbeitspakete eine abschließende Bewertungsmatrix entwickelt werden, in der die identifizierten Bedarfe (AP1), die entwickelten (AP2) und evaluierten (AP3 und AP4) Maßnahmen, sowohl was sinnvolle Kombinationen als auch Einzelmaßnahmen angeht, systematisch aufbereitet werden.

Als konkretes Ergebnis ist ein Empfehlungskatalog zu erstellen, der Maßnahmen und Maßnahmenkombinationen vorschlägt, mit dem Ziel, Bahnhöfe als intermodale Mobilitätsplattformen in Kommunen weiterzuentwickeln. Dieser Katalog soll modular

konzipiert sein, so dass er je nach Bahnhofstyp (vgl. AP1) passende Maßnahmen, gruppiert nach unterschiedlichen örtlichen Gegebenheiten, Anforderungen und Hemmnissen, anbietet. Das Maßnahmenpaket soll dem Sektor, Kommunen und der Politik als Handlungsempfehlung zur Verfügung gestellt werden.

Ergebnis: Der AN erstellt einen modularen und bedarfsorientierten Maßnahmenkatalog, der zur Konzeption des Bahnhofs der Zukunft, in welchem das Bahnhofsgebäude als Kern einer multimodalen Mobilitätsplattform für Kommunen verstanden wird, dient.

3. Organisatorische Vorgaben

3.1. **Projektkosten**

Dieses Projekt wurde mit ca. 1.000.000€ (inkl. USt) abgeschätzt. Diese Summe sollte nicht überschritten werden.

3.2.

Leistungszeitraum

3.3. Die erwartete Projektlaufzeit beträgt 36 Monate. Nähere Einzelheiten zum Leistungszeitraum enthält die Bieterinformation unter 4.4.

Dokumentation und Berichtswesen

Im Rahmen der Auftragsabwicklung hat der AN alle für das EBA erbrachten Leistungen nachvollziehbar zu dokumentieren. Alle Dokumente werden frühzeitig

mit dem EBA abgesprochen (Inhalt, Umfang, Layout) und werden an dem im Arbeitsplan gesetzten Terminen übergeben.

Eine Mittelanforderung des AN kann nur auf Grundlage eines entsprechenden Zwischen- oder Schlussberichts erfolgen, indem die erreichten Fortschritte nachvollziehbar dokumentiert sind.

Die Berichte werden elektronisch als Word- und PDF-Datei vorgelegt. Die Berichts-Layout-Vorlage (Corporate Design) wird dem AN vom EBA zur Verfügung gestellt. Das PDF-Dokument muss barrierefrei gestaltet sein und für eine Veröffentlichung genutzt werden können.

Die im Bericht verwendeten Bilder sind als Dateien beizufügen und die entsprechenden Bildrechte sind vor Abgabe der Berichte zu klären. Die weitere Verwendung der Bilder durch das EBA im Rahmen wissenschaftlicher Arbeit (Publikation des Berichtes in Papier und im Internet, Vorstellung der Ergebnisse in der Fachpresse und auf Konferenzen) muss zulässig sein. Ursprungsquellen und Nutzungsvoraussetzungen für alle Bilder sind tabellarisch anzugeben.

3.3.1.

Die für die Erstellung der Berichte nötigen Aufwendungen werden in die Kalkulation und die Terminplanung der entsprechenden Arbeitspakete (s. Kapitel 2) integriert.

Zwischenbericht nach Abschluss jeden Arbeitspakets:

Das EBA kann nach Abschluss jeden Arbeitspakets einen entsprechenden Bericht fordern.

Der Zwischenbericht enthält mindestens die Darstellung der in den Arbeitspaketen geforderten Ergebnisse sowie eine nachvollziehbare Beschreibung der angewandten Methoden und eine Bewertung der Ergebnisse hinsichtlich der Bedeutung für den weiteren Projektverlauf.

Schlussbericht inkl. Kurzdarstellungen der Forschungsergebnisse

3.3.2.

Der Schlussbericht umfasst mindestens die Ergebnisse der einzelnen Arbeitspakete und der zur Bearbeitung genutzten Methoden, sowie Einleitung, Fazit und Ausblick.

Dem Schlussbericht ist anzufügen:

- Kurzfassung der Ergebnisse in deutscher und englischer Sprache (je ½ – 2 Seiten)
- Zusammenfassung der zentralen Inhalte in deutscher und englischer Sprache (8 – 15 Seiten)

3.3.3.

Der vorläufige Schlussbericht wird mindestens 4 Wochen vor Ablauf der Projektlaufzeit dem EBA übergeben. Der bei der Prüfung des Berichtes festgestellte Nachbearbeitungsbedarf wird durch den AN umgesetzt.

Bericht zur Veröffentlichung der Ergebnisse in Fachpresse

Auf Anforderung des EBA und in Zusammenarbeit mit dem EBA bereitet der AN eine Veröffentlichung der Ergebnisse für einschlägige Fachmedien vor.

Abstimmungsgespräche

3.4.

Abstimmungsgespräche (inkl. Auftakt und Abschluss) erfolgen grundsätzlich beim EBA in Dresden, Berlin oder Bonn (für die Kalkulation 8 Reisen einplanen, diese beinhalten sowohl das Auftakttreffen, die Präsentation des Abschlussberichts sowie die Workshops). Das Auftaktgespräch findet kurzfristig nach Zuschlagserteilung statt. Weitere Abstimmungsgespräche finden nach Absprache mit dem EBA statt. Neben den Präsenzterminen können weitere Gespräche auf elektronischem Wege z.B. Video- oder Telefonkonferenz erfolgen.

Der AN hat die Abstimmungsgespräche mit dem Auftraggeber und dem forschungsbegleitenden Arbeitskreis nach Kapitel 3.5. inhaltlich vorzubereiten. Dabei erbringt er folgende Leistungen:

- Erstellung und Verteilung von Einladungen samt Tagesordnung und Besprechungsunterlagen (der Teilnehmerkreis ist mit dem EBA abzustimmen) 2 Wochen vor dem Termin
- Aufbereitung und Präsentation der (Zwischen-)Ergebnisse
- Protokollierung, Nachbereitung und Dokumentation der Abstimmungsgespräche, Versand der Unterlagen spätestens 1 Woche nach dem Termin

Alle dafür nötigen Aufwendungen (inkl. forschungsbegleitender Arbeitskreis) werden in die Kalkulation und die Terminplanung der entsprechenden Arbeitspakete (s. Kapitel 2) integriert.

Forschungsbegleitender Arbeitskreis

3.5. Das Forschungsvorhaben wird von einem forschungsbegleitenden Arbeitskreis beraten, der vom EBA eingesetzt wird und mit dem die Forschungsergebnisse und das Vorgehen zu den jeweiligen Arbeitspaketen abgestimmt werden. Der AN berät das EBA bei der Zusammensetzung. Der forschungsbegleitende Arbeitskreis wird zu den Abstimmungsgesprächen (s. Kapitel 3.4.) eingeladen.

Einbindung des Fachpublikums und sonstige Unterstützungsleistungen

3.6.

Darüber hinaus unterstützt und wirkt der AN bei den folgenden Leistungen:

- Presse- und Öffentlichkeitsarbeit: da Grundlage des Projektes einerseits eine Bedarfsorientierung ist und andererseits als Ergebnis Maßnahmenempfehlungen für Bahnhöfe deutschlandweit generiert werden sollen, ist eine entsprechend öffentlichkeitswirksame Berichterstattung vorgesehen. Hierbei soll der AN Erkenntnisse des Projektes aufbereiten und zur Verfügung stellen, sowie ggf. bei Presseterminen Auskünfte erteilen.
- Organisation und Durchführung von zwei eintägigen Workshops im Rahmen des AP3 und AP5 an noch zu bestimmenden Orten, die über den forschungsbegleitenden Arbeitskreis hinausgehen.

Alle dafür nötigen Aufwendungen werden in die Kalkulation und die Terminplanung der entsprechenden Arbeitspakete (s. Kapitel 2) integriert.

4. Weitere Bedingungen

Nutzungsrecht

4.1.

Das EBA verwendet die Ergebnisse des Projekts einschließlich sämtlicher im Projekt erhobener Primärdaten frei innerhalb seines gesetzlichen Aufgabenbereichs. Darüber hinaus liegt es im Interesse des EBA, die Projektergebnisse zu veröffentlichen und so für alle Interessenten im Verkehrssektor – zu kommerziellen und nicht kommerziellen Zwecke – nutzbar zu machen.

Die Ergebnisse des Projekts stehen ausschließlich dem EBA zu. Dazu werden dem EBA vom AN unentgeltlich die Rechte an den Projektergebnissen übertragen bzw. – wo dies gesetzlich ausgeschlossen ist – unwiderruflich ein ausschließliches, räumlich, zeitlich und inhaltliches unbeschränktes Nutzungsrecht für alle Nutzungsarten eingeräumt. Daten und Untersuchungen, die dem Projekt vorausgehen und benötigt werden, um die Projektergebnisse zu nutzen, müssen ebenso frei verwendbar sein, wie die Projektergebnisse selbst. An diesen vorausgehenden Erzeugnissen wird dem BMVI und seinen nachgeordneten Behörden ein einfaches Nutzungsrecht eingeräumt.

Der AN erhält die Möglichkeit, die Ergebnisse des Projekts für eigene Zwecke zu nutzen. Insbesondere die Publikation der Forschungsergebnisse in bzw. auf nationalen und internationalen Fachzeitschriften und Konferenzen wird begrüßt. Dem AN wird hierfür ein einfaches, räumlich, zeitlich und inhaltlich unbeschränktes Nutzungs- und Publikationsrecht an den Ergebnissen eingeräumt. Die

Erstveröffentlichung der Ergebnisse ist dem EBA vorbehalten. Eine wissenschaftliche Publikation während der Projektlaufzeit erfolgt in Abstimmung mit dem EBA.

Sicherheitsvorkehrung und Unfallvermeidung

4.2. Bei allen nötigen Tätigkeiten beachtet der Bieter die jeweils gültigen Unfallverhütungsvorschriften. Speziell sind alle Arten von Tätigkeiten in Gleisnähe nur bei Begleitung durch Sicherungsfachkräfte zulässig. Zuständige Stelle in dieser Frage ist das Infrastrukturunternehmen (i.d.R. DB Netz AG). Die Kosten und der Aufwand für notwendiges Sicherungspersonal (Sicherungsaufsicht/Sicherungsposten) sowie notwendige Absprachen zum Betreten von bestimmten Grundstücken sind bei Bedarf vom Bieter in den Angebotspreis sowie den Ablaufplan mit einzukalkulieren. Die für Sicherungspersonal kalkulierten Kosten sind gesondert in den Arbeitspaketen anzugeben.

4.3.

Nachhaltigkeit

Das Ergebnis des Projekts wird dabei helfen, den Schienenverkehr zu stärken und auf die Zukunft besser auszurichten, und ist damit nach Definition bereits nachhaltig. Zusätzlich verpflichten sich der AN und das EBA nachhaltig zu agieren und unnötige Belastungen für die Umwelt zu vermeiden. Dies ist bei der Planung der Projektdurchführung, ebenso wie bei der Reiseplanung zu beachten.

Vereinbarung zur Auftragsverarbeitung (AVV)

4.4. Es ist zu erwarten, dass in diesem Projekt personenbezogene Daten für (z.B. Befragungen, Auswertungen in AP1, Evaluation in AP4) im Auftrag des EBA verarbeitet (insb. insb. erhoben, gespeichert, verändert, verwendet oder gelöscht) werden. Daher ist das beigefügte Formblatt für die AVV auszufüllen und dem Angebot beizulegen. Falls der AN das Projekt ohne die Verarbeitung personenbezogener Daten (d.h. Informationen, die einer identifizierbaren Person zugeordnet werden können, z.B. Name, persönliche Kontaktdaten, IP-Adresse etc.) durchführen möchte, kann er dem Angebot statt dem Formblatt für die AVV eine Erläuterung beifügen, wie er in dem Projekt trotzdem gleichwertige Ergebnisse erzielen kann.

4.5. Sollte sich im Laufe des Projekts zeigen, dass personenbezogene Daten im Auftrag des EBA verarbeitet werden sollen, für die keine AVV geschlossen wurde, so ist diese auf der Grundlage des beigefügten Formblatts abzuschließen oder zu ergänzen, bevor die Daten verarbeitet werden.

Arbeitsmittel und Informationen

Der Auftragnehmer ist für die Beschaffung und Bereitstellung aller Arbeitsmittel und Informationsquellen (inkl. Software, Daten, Literatur, Normen und Gesprächspartner) für die Durchführung des Projekts, soweit nicht anders in diesem Dokument beschrieben, selbst verantwortlich.