

# **Leistungsbeschreibung**

der Stadt Oberhausen zum Vergabeverfahren

**Ladesäuleninfrastrukturkonzept  
für das Gebiet der Stadt Oberhausen**

## 1. Rahmenbedingungen

Oberhausen ist eine Großstadt mit ca. 210.000 Einwohner\_innen im nordwestlichen Ruhrgebiet. Die Zahl der Arbeitsplätze wächst und der breit aufgestellte Branchenmix aus Industrie, Handel, Handwerk, Dienstleistungen und Freizeit entfaltet eine Sogwirkung auf die gesamte Region. Erreichbarkeit und Mobilität spielen dabei eine wichtige Rolle. Unternehmen, Gäste aber insbesondere die Oberhausener\_innen sind auf ein modernes, leistungsfähiges, effizientes und umweltfreundliches Netz aller Transportmittel angewiesen.

Die zunehmende Elektrifizierung der Fahrzeugantriebe ist daher wichtig, um neben den Stickoxidemissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen zu reduzieren und somit den Klimaschutzziele auf kommunaler wie auch auf Bundesebene näher zu kommen.

Neben der Umstellung der eigenen Flotte auf Elektrofahrzeuge beabsichtigt die Stadt, den Bürger\_innen über den Ausbau einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum entsprechende Anreize zu geben. Die mangelnden Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge sind bis heute ein großes Hemmnis für den Ausbau des elektrischen MIV (eMIV). Die Bereitstellung ausreichender, diskriminierungsfrei zugänglicher Ladeinfrastruktur ist daher eine unabdingbare Grundlage für dessen weiteren Ausbau. Für eine Ausweitung der öffentlichen Ladeinfrastruktur stehen räumliche Aspekte, also die konkrete Verortung der Standorte, im Vordergrund. Diese Ladepunkte müssen einfach zu finden, verlässlich, jederzeit verfügbar und komfortabel zu bedienen sein.

Für viele Nutzer\_innen ist das Laden im öffentlichen Raum ein komplementäres, d. h. ergänzendes Laden zur Privatladung. Es findet also in der Regel an den Zielorten der zurückgelegten Wege statt. Dementsprechend ist für einen bedarfsgerechten Aufbau die Betrachtung der Zielverkehre – unter gleichzeitiger Berücksichtigung der Quellverkehre – sinnvoll. Für Pkw-Besitzer\_innen, die über keinen privaten Stellplatz verfügen, stellen die Ladepunkte im öffentlichen bzw. halböffentlichen Raum die einzige Lademöglichkeit dar. Insbesondere für diese Nutzergruppe sollte, um den eMIV auszubauen, mehr Ladeinfrastruktur angeboten werden. Dies muss konzeptionell geschehen und der Kommune alle Handlungsmöglichkeiten offen lassen.

Die Stadt Oberhausen beabsichtigt, die nötigen Grundlagen für ein entsprechendes konzeptionelles Vorgehen zu schaffen. Im Jahr 2019 hat der Projektträger Jülich einen dementsprechenden Förderbescheid bewilligt, so dass die Erstellung eines Ladesäuleninfrastrukturkonzepts in diesem Jahr an ein Dienstleistungsunternehmen vergeben werden kann.

## 2. Aufgabenstellung

Es ist ein Ladesäuleninfrastrukturkonzept für das Gebiet der Stadt Oberhausen zu erstellen.

Das Ladesäuleninfrastrukturkonzept soll für die Kommune sowie private Anbietende die notwendige Informationsbasis für den Ausbau der Ladeinfrastruktur für eMIV in Oberhausen schaffen. Dabei wird die Kommune lediglich eine steuernde Funktion übernehmen, Organisation und Ausbau sollen durch private Anbietende ausgeführt werden.

Die Aufgabenstellung der Arbeitspakete beinhaltet die Ermittlung des gegenwärtigen sowie die Prognose möglicher zukünftiger Bedarfe an Ladeinfrastruktur. Neben dem Konzept ist auch ein Leitfaden für die Umsetzung zu entwickeln. Die Ladesäulenverordnung (LSV) ist zu beachten.

Im Rahmen der Konzepterstellung sind insbesondere die nachfolgend beschriebenen Leistungen zu erbringen.

### **3. Leistungsbeschreibung**

Das Konzept soll in einem dreistufigen Verfahren erstellt werden. Jede Stufe ist angemessen zu dokumentieren, die Dokumentation ist dem Auftraggeber zur Verfügung zu stellen. Jede Stufe bezieht sich, sofern nicht anders angegeben, auf das gesamte Gebiet der Stadt Oberhausen. Die räumliche Auflösung ist jeweils bezeichnet.

#### **Arbeitspaket 1: Bestandsaufnahme, Szenarienentwicklung und Bedarfsprognose**

Im Arbeitspaket 1 ist der für die Ladeinfrastruktur relevante Bestand (nicht abschließend: Ladesäulen- und Fahrzeugbestand, Flächen des ruhenden Verkehrs, Bevölkerungs-, Verkehrs- und Wirtschaftsstruktur) zu erheben. Durch die siedlungsstrukturell stark integrierte Lage Oberhausens sowie regional und überregional bedeutsame Ziele im Stadtgebiet (z. B. Centro Oberhausen) muss der Untersuchungsraum nach Ermessen regional ausgeweitet werden. Teil der Bestandsaufnahme ist eine flächendeckende Online-Befragung von Unternehmen im Stadtgebiet zu geplanter Ladeinfrastruktur, so dass bereits eingeplante Ladeinfrastruktur als zukünftiger Bestand berücksichtigt werden kann.

Anschließend sind Szenarien für die Entwicklung des eMIV (nicht abschließend: Nullszenario, Szenario autofreie Innenstädte, Szenario 100% Elektromobilität) zu entwerfen. Besonderes Augenmerk ist dabei auf verschiedene zu erwartende Entwicklungen der Automodelle zu legen, ob sich also eher große oder kleine Fahrzeuge mit entsprechend unterschiedlichem Bedarf an Ladeinfrastruktur durchsetzen. Anhand dieser Szenarien und der Bestandsaufnahme sind potenzielle Bedarfe nach Ladeinfrastruktur für eMIV zu verschiedenen Zeitpunkten bis zum Jahr 2050 auf Ebene der statistischen Bezirke zu prognostizieren. Bedarfe sind differenziert nach Art der Ladesäulen (insb. AC/DC) zu betrachten. Szenarioabhängige Prognosen der Strombedarfe bzw. der notwendigen zusätzlichen Anschlussleistung durch eMIV sind zu erstellen. Die Szenarienentwicklung ist in enger Zusammenarbeit mit der Stadt- und Verkehrsplanung sowie Wirtschaft (z. B. evo, Kreishandwerkerschaft, IHK) und Stadtgesellschaft (z. B. ADFC Oberhausen-Mülheim) durchzuführen, z. B. in Form eines Workshops.

Die Bedarfe sind zu dokumentieren und als Grundlage für die nächsten Arbeitspakete zu nutzen.

#### **Arbeitspaket 2: Identifikation von potenziellen Ladesäulenstandorten**

Auf Grundlage der ermittelten Bedarfe sowie dem (bereits geplanten) Bestand sollen Standorte für Ladesäulen parzellenscharf ermittelt werden. Besonderer Fokus ist auf die Standorte zu legen, die den in möglichst vielen unterschiedlichen Szenarien ermittelten Bedarf decken. Die Standorte sollen die folgenden Kriterien erfüllen:

- Anschlussmöglichkeit an ein Ortsnetzkabel ohne Überschreitung der Belastungsgrenze
- sehr gute ständige Erreichbarkeit für möglichst viele Nachfragende
- keine zusätzliche Versiegelung, z. B. durch Nutzung vorhandener Flächen für den ruhenden Verkehr
- Verortung im öffentlichen oder halböffentlichen Raum
- Planungsrechtliche Zulässigkeit von Tankstellen

Folgender Hinweis ist zu beachten:

- In Einfamilienhausgebieten sind häufig Garagen auf den Grundstücken vorhanden, in denen Wallboxen installiert werden können. Dies senkt zum einen den Bedarf, zum anderen wird das Ortsnetz stärker belastet. Ladesäulen sind hier also weder erforderlich noch ist ein Ausbau unmittelbar möglich. In Mehrfamilienhausgebiete hingegen bestehen kaum private Lademöglichkeiten.

Können die ermittelten Bedarfe aufgrund dieser Kriterien nicht gedeckt werden, ist eine begründete Abweichung zulässig. Die Standorte sind kartografisch darzustellen und steckbriefartig zu beschreiben. Die Beschreibung soll ein Ranking von Standorten ermöglichen.

### **Arbeitspaket 3: Erstellung eines Umsetzungsleitfadens**

Ein Umsetzungsleitfaden für den Ausbau der Ladeinfrastruktur ist zu erstellen. Der Leitfaden sollte die folgenden Bestandteile umfassen:

- Ein Governance-Modell, mit dem unerwünschte Entwicklungen verhindert und erwünschte Entwicklungen forciert werden können. Da der Ausbau durch private Anbietende erfolgen soll, müssen grundlegende Steuerungsmechanismen für die Verwaltung aufgezeigt werden.
- Formulierung verbindlicher Standards für den Ausbau (z. B. Bezug zertifizierten Ökostroms, Einbau eichkonformer Zähler, öffentliche Zugänglichkeit, diskriminierungsfreie Zahlungsmöglichkeiten gem. Ladesäulenverordnung, Stromabgabe ohne Authentifizierung etc.). Die Standards sollen einen sicheren, barrierefreien und im Sinne des Klimaschutzes effektiven Ausbau der Infrastruktur garantieren.

Bei dem Umsetzungsleitfaden sind sowohl der Auftakt als auch der laufende Ausbau zu betrachten. Der Leitfaden soll die Verwaltung befähigen, so mit nicht-städtischen Akteuren zu interagieren, dass kooperativ eine effiziente Ladeinfrastruktur für den eMIV entsteht.

Die in Arbeitspaket 1 erarbeiteten Szenarien sollen in dem Leitfaden aufgegriffen werden. Der Leitfaden ist in Abstimmung mit ortsansässigen Wirtschaftsunternehmen, der Stadtverwaltung, weiteren relevanten Akteuren und dem Verkehrsverbund (VRR) zu erstellen. Die Abstimmung soll in Form eines Workshops erfolgen.

### **Arbeitspaket 4: Erstellung eines Abschlussberichts**

Erstellung des Endberichtes des Ladesäuleninfrastrukturkonzepts in Papierform (2-fach) und in digitaler (druckfähiger) Vorlage. Der Endbericht muss alle Arbeitsschritte sowie Arbeitsergebnisse dokumentieren.

#### **4. Förderrechtliche und fördertechnische Rahmenbedingungen**

Für die Beauftragung der hier ausgeschriebenen Leistung der Erstellung eines Ladesäuleninfrastrukturkonzepts steht insgesamt eine Summe von maximal 110.875,00 € (brutto) für einen Umsetzungszeitraum von 12 Monaten zur Verfügung. Die 80-prozentige Förderung dieser Summe wurde durch den Projektträger Jülich bereits bewilligt, die Gesamtsumme ist damit grundsätzlich gedeckelt. Da die ausgeschriebene Leistung gefördert wird, ist der vorgesehene Betrag nicht erweiterbar und muss bei der Angebotserstellung zwingend eingehalten werden. Verbindliche Angebote, die den Kostenrahmen übersteigen, werden im weiteren Vergabeverfahren nicht berücksichtigt.

#### **5. Organisation und Kommunikation**

Der Bearbeitungsprozess erfordert eine enge Abstimmung des/der zu beauftragenden Auftragnehmenden mit der Verwaltung der Stadt Oberhausen. Hierzu werden mehrere Abstimmungstermine in Oberhausen erforderlich sein. Für die Angebotserstellung sind sechs Termine zu kalkulieren.

Neben den für die Konzepterarbeitung fest angebotenen Terminen bzw. Veranstaltungen sind als optionale Leistungen Einheitssätze für zusätzliche Teilnahmen an Abstimmungsterminen anzubieten.

Eine laufende Abstimmung (Telefon und E-Mail) zwischen Auftragnehmer\_in und der Verwaltung der Stadt Oberhausen wird vorausgesetzt.

Die politischen Gremien der Stadt Oberhausen sind im Zuge der Erarbeitung des Ladesäuleninfrastrukturkonzepts über den Projekt- und Bearbeitungsstand zu informieren. Für diesen Prozess ist eine Präsentation der Arbeitsergebnisse durch den/die Auftragnehmer\_in in den politischen Gremien der Stadt Oberhausen erforderlich. Für die Angebotserstellung kalkulieren die Bietenden eine Teilnahme an zwei politischen Gremiensitzungen (Planungsausschuss u. Umweltausschuss). Die genauen Sitzungsteilnahmen und Gremien werden mit dem Auftraggeber abgestimmt.

Zur Erarbeitung der Szenarien und zur Unterstützung der Erarbeitung des Umsetzungsleitfadens ist die Durchführung von zwei Workshops zu kalkulieren. Zur Erhebung des (zukünftigen) Bedarfs ist die Durchführung einer Online-Umfrage zu kalkulieren.

Als optionale Leistungen sind Einheitssätze für zusätzliche Teilnahmen an politischen Gremiensitzungen anzubieten.

Der Vertretungsfall ist zu gewährleisten.

#### **6. Anforderungen an die Ausführung**

Bearbeitungszeitraum: 10 Monate ab Angebotserteilung.

Der endgültige Zeitplan ist durch den/die Auftragnehmer\_in zu erarbeiten und mit dem Auftraggeber abzustimmen.

Für die gesamte Ausführung wird eine wissenschaftlich fundierte Methodik vorausgesetzt. Der aktuelle Stand der Forschung ist zu beachten.

Es ist von einer Auftragsvergabe und somit mit dem Start des Projektes im Juli 2020 auszugehen. Mit der Bearbeitung ist sofort nach Auftragserteilung zu beginnen.

Die Berichte und Karten sind in 2-facher gedruckter Ausführung und als digitale Datei zu übergeben. Alle Text- und Grafik-Inhalte der digitalen Version müssen in üblichen Microsoft-Formaten (WORD, Excel, PowerPoint) oder im ArcGIS (ESRI) kompatiblen Shape Format, geliefert werden und ohne Schreibschutz kopierbar sein.

## **7. Zusätzliche Rahmenbedingungen/Informationen**

Für die Bearbeitung des Projektes ist eine interdisziplinäre Zusammenarbeit möglich. Die Bewerbung von Bietergemeinschaften ist zulässig. Es sind umfangreiche Kenntnisse und Referenzen im Bereich der Mobilitätsplanung erforderlich. Aus diesem Grund hat der/die Bieter\_in in seinem/ihrer Angebot schriftlich den Umfang, die berufliche Profession und Erfahrung sowie die Qualitäten und Kompetenzen des für die Bearbeitung vorgesehenen Teams darzulegen.

Der Auftraggeber weist außerdem darauf hin, dass die Nutzungs- und Verwertungsrechte an den erarbeiteten Unterlagen (Verwendung, Reproduktion, Weiterverarbeitung und Weiterbearbeitung) auf den Auftraggeber übergehen. Sämtliche Bestandteile der Unterlagen müssen frei von Rechten Dritter sein.

## **8. Informationen zur Wertung der Angebote/Zuschlagskriterien**

Im Rahmen der Angebotserstellung fertigen die Bietenden unter den Rahmenbedingungen und geforderten Leistungen der vorliegenden Ausschreibungsmaterialien einen Entwurf für die Bearbeitung und die inhaltliche Ausgestaltung des Ladesäuleninfrastrukturkonzepts an. Zusätzlich stellen sie die Zusammensetzung und die Erfahrung des Teams für die Bearbeitung kurz vor.

Für die Angebotserstellung sind die im Abschnitt 2 – Leistungsbeschreibung – beschriebenen Bausteine sowie die geforderten Leistungen im Abschnitt 3 – Organisation und Kommunikation – anzubieten und zu beschreiben. Die Anforderungen an die Ausführung (Abschnitt 4) sowie die zusätzlichen Rahmenbedingungen/Informationen (Abschnitt 5) sind ebenfalls zu beachten. Nur Angebote, die diesen Kriterien entsprechen, können gewertet werden.

Den Zuschlag erhält das Unternehmen mit dem wirtschaftlichsten Angebot gemäß den nachfolgend tabellarisch dargestellten Zuschlagskriterien. Eine detaillierte Beschreibung der Wertungsmethode sowie der Zuschlagskriterien ist der den Vergabeunterlagen beiliegenden Erläuterung der Angebotsbewertung zu entnehmen. Die Bereitschaft zur engen Zusammenarbeit der Auftragnehmer mit der Stadtverwaltung Oberhausen und den in den Prozess eingebundenen Akteur\_innen wird vorausgesetzt.

## Wertung der Angebote

Nr.	Kriterium	Unterkriterium	Punkte Unter- kriterium	Gewichtung Unter- kriterium	Gesamt- gewichtung
I	<b>Preis:</b> Jahresstundeneinsatz	./.	./.	./.	<b>30%</b>
II	<b>Referenzen:</b> Erfahrung	Erfahrung in der Bearbeitung vergleichbarer Untersuchungen im Rahmen der Mobilitätsplanung	0 – 3 Pkt.	./.	<b>20%</b>
III	<b>Konzept:</b> Bearbeitung und die inhaltliche Ausgestaltung des Ladesäuleninfrastrukturkonzepts	Arbeitspaket 1a: Bestandsaufnahme	0 – 3 Pkt.	10%	<b>50%</b>
		Arbeitspaket 1b: Szenarienentwicklung und Bedarfsprognose	0 – 3 Pkt.	20%	
		Arbeitspaket 2: Identifikation von potenziellen Ladesäulenstandorten	0 – 3 Pkt.	30%	
		Arbeitspaket 3: Erstellung eines Umsetzungsleitfadens	0 – 3 Pkt.	30%	
		Arbeitspaket 4: Erstellung eines Abschlussberichts	0 – 1 Pkt.	10%	

### Berechnung der Angebotsbewertung

$$I \quad \frac{2 * \text{angebotener Jahresstundeneinsatz} - \text{höchster Jahresstundeneinsatz}}{\text{höchster Jahresstundeneinsatz}} * 30$$

**Maximal zu erreichende Punktzahl: 30**

$$II \quad \frac{\text{Punktzahl Unterkriterium}}{\text{maximale Punktzahl Unterkriterium}} * 20$$

**Maximal zu erreichende Punktzahl: 20**

$$III \quad \frac{\sum_{k=1}^5 \text{Faktor Unterkriterium}_k * \text{Punktzahl Unterkriterium}_k}{\sum_{k=1}^5 \text{Faktor Unterkriterium}_k * \text{maximale Punktzahl Unterkriterium}_k} * 50$$

**Maximal zu erreichende Punktzahl: 50**