

Leistungsbeschreibung zur Ausschreibung

„Erstellung des Masterplans Mobilität der Stadt Coesfeld“

1. Vorbemerkungen, Anlass, Zielsetzung

1.1. Anlass

Die Maßnahmenempfehlungen des Verkehrsentwicklungsplanes aus dem Jahr 2005 wurden in weiten Teilen umgesetzt. Allerdings unterliegt gerade die Mobilität einem stetigen und immer schnelleren Wandel. Vor diesem Hintergrund sind die im Verkehrsentwicklungsplan definierten Ziele und Leitbilder bei veränderten Randbedingungen zu aktualisieren. Daher hat der Rat der Stadt Coesfeld – ausgehend von einem Antrag auf Aufstellung eines Radverkehrskonzeptes - die Verwaltung mit Beschluss vom 26.09.2019 beauftragt, einen Masterplan Mobilität aufzustellen.

1.2. Zielsetzung

Die Ausrichtung des Masterplanes ist mit dem Integrierten Klimaschutz- und Klimaanpassungskonzept der Stadt Coesfeld und der Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW klar vorgegeben. Zum einen muss die zukünftige Mobilität einen Beitrag zur Erreichung der im Klimaschutzkonzept beschriebenen Klimaschutzziele leisten. Zum anderen muss die Mobilität eine nachhaltige Stadtentwicklung mit attraktiven und lebenswerten Verkehrs- und damit Stadträumen ermöglichen. In der Summe kann dies nur mit einer Verkehrswende gelingen, die eine Verlagerung der Verkehrsanteile hin zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes bewirkt. Nur so können verkehrsbedingte Emissionen eingespart und Platz geschaffen werden für einen Stadtraum mit hoher Aufenthalts- und Bewegungsqualität. Mit den Bausteinen des Regionale 2016-Projektes „Urbane Berkel“ und mit den Maßnahmen aus dem Dorffinnenentwicklungskonzept Lette zur Aufwertung des Ortskerns, aber auch mit den Maßnahmen an den Bahnhöfen Coesfeld, Lette und Schulzentrum und der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Lette hat die Stadt Coesfeld erste Schritte in diese Richtung unternommen. Mit dem Masterplan soll dieser Prozess verstetigt, mit qualitativen und quantitativen Zielen hinterlegt und weiter ausgebaut werden.

Mit dieser Ausrichtung sollen im Masterplan Mobilität die verkehrlichen Ziele bis zum Jahr 2035 und darüber hinaus sowie die dafür erforderlichen Veränderungen definiert werden. Der Masterplan bildet einen wichtigen Orientierungsrahmen für die zukünftige Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung. Als integriertes Planwerk ist das Mobilitätskonzept verkehrsmittelübergreifend angelegt. Daher werden alle Verkehrsarten detailliert betrachtet. Wie beschrieben liegt der Fokus aber ganz klar auf die im Hinblick auf den Klimaschutz und eine nachhaltige Stadtentwicklung notwendige Verkehrswende zu richten. Ein besonderer Augenmerk liegt dabei weiterhin auch auf einer stärkeren Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel.

1.3. Schwerpunkte

1.3.1. Definition von Zielen

Wesentlicher Baustein des Aufstellungsverfahrens wird die Definition von konkreten, prägnanten und quantifizierbaren Zielen sein, mit deren Hilfe die Handlungsempfehlungen im Hinblick auf das Potenzial der Zielerreichung bewertet und priorisiert werden können. Als erster Denkanstoß kann die Zieldefinition der Stadt Zürich (Abb. 1) dienen. Darauf aufbauend können für Coesfeld z.B. auch folgende Zieldefinitionen angedacht und diskutiert werden:

- Anteil des Umweltverbundes am Gesamtverkehr in % für Strecken bis x km
- ÖPNV-Abdeckung des Stadtgebietes in % bei einem Takt von mindestens x Minuten
- Verringerung der Straßenraumparkplätze um x% pro Jahr
- Erreichbarkeit von Nahversorgungszentren vom Wohnort aus mit dem Rad oder zu Fuß in max. x Minuten

Diese Ziele sind beispielhaft genannt, für Coesfeld müssen im Prozess an die Situation angepasste, spezifische Ziele ermittelt werden.

1.3.2. Integration bestehender Konzepte

Neben dem Integrierten Klimaschutz- und Klimaanpassungskonzept existiert eine Vielzahl örtlicher und überörtlicher Planwerke mit Relevanz für die Mobilität in der Stadt und in der Region (siehe Kapitel 3). Die Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes erfolgt aufbauend auf und verzahnt mit diesen Planwerken. Daher liegt ein besonderer Fokus während der Bestandsaufnahme und -analyse auf der Sichtung und Auswertung dieser Planwerke und den darin enthaltenen Handlungs- und Maßnahmenempfehlungen. Im Rahmen der Maßnahmenentwicklung sind die Handlungs- und Maßnahmenempfehlungen im Hinblick auf



die definierten Ziele der Mobilitätsentwicklung zu bewerten, eventuelle Zielkonflikte sind gegeneinander abzuwägen und die Empfehlungen aufeinander abzustimmen. Schließlich sind sie einheitlich strategisch auszurichten und zu einem integrierten Gesamtkonzept zu bündeln. Darauf aufbauend erfolgt die Entwicklung der weiteren Maßnahmen.

Mit dem aus der Bestandsanalyse abgeleiteten integrierten Handlungs- und Umsetzungskonzept soll der Masterplan nicht nur als strategischer Leitfaden und Entscheidungshilfe für die Umsetzung von Maßnahmen im Verkehrsbereich in den nächsten 15 bis 20 Jahren dienen, sondern der Verwaltung und der Politik bereits konkret ausgearbeitete Maßnahmen mit an die Hand geben (siehe den entsprechenden Baustein im Kap. 5.1).

1.3.3. Öffentlichkeitsbeteiligung

Eine besondere Bedeutung bei der Auftragsbearbeitung kommt der Öffentlichkeitsbeteiligung zu. Die Stadt Coesfeld strebt einen offenen und transparenten Beteiligungsprozess an. Um möglichst weite Bevölkerungskreise und auch neue Zielgruppen anzusprechen, soll die Beteiligung unter besonderer Berücksichtigung digitaler Formate erfolgen. Dabei soll den Bürgern nicht alleine über einen „Ideenmelder“, in dem auf einer Kartengrundlage Stärken und

Schwächen des Verkehrssystems gemeldet und Maßnahmenvorschläge gemacht werden können, die Möglichkeit der Beteiligung gegeben werden. Vielmehr sollen die Bürger mit auf den Weg genommen werden in eine sich verändernde Mobilität, von den definierten Zielen überzeugt und für bereits vorliegende Maßnahmenempfehlungen gewonnen werden. Mittels im Internet präsentierter Maßnahmenvorschläge aus den vorgelagerten Konzepten sollen die Bürger animiert werden, sich konkret mit den Bausteinen der zukünftigen Mobilität auseinanderzusetzen und hierzu Stellung zu nehmen. Der Auftragnehmer hat daher auch die Aufgabe, Schlüsselmaßnahmen attraktiv und optisch ansprechend aufzubereiten und ggf. zu visualisieren. Als Beispiele können die „Gemeinschaftsstraßen“ des Integrierten Handlungs- und Maßnahmenkonzeptes Innenstadt oder bereits von der Verwaltung ausgearbeitete Fahrradstraßenkonzepte genannt werden.

Die detaillierte Konzeptionierung dieses Prozesses ist Bestandteil der Beauftragung (siehe auch hierzu den entsprechenden Baustein im Kap. 5.1).

1.4. Hinweise zur Vergabe/zur Angebotserstellung

Nähere Angaben zu den ausgeschriebenen Leistungen sind im Kapitel 5 dargestellt. Enthalten die Vergabe- und Vertragsunterlagen nach Auffassung des Bieters Unklarheiten, die die Preisermittlung beeinflussen können, so hat er die ausschreibende Stelle vor Angebotsabgabe schriftlich oder per Email darauf hinzuweisen.

Die Auswahl des Dienstleisters/der Bietergemeinschaft erfolgt auf Grundlage eines Angebotes, das aus folgenden Unterlagen besteht:

- Angebotsschreiben mit Unterschrift;
- Leistungsbeschreibung inkl. Zeitplan;
- Kostenkalkulation;
- verbindliche Angaben zum Bearbeiterteam, ggf. Verzeichnis und Erklärung bei Bietergemeinschaft;
- einschlägige Referenzen sowohl für das Büro als auch für die eingesetzten Mitarbeiter zu den genannten Arbeitsbausteinen.

Die Preise sind ohne Umsatzsteuer anzugeben. Der Umsatzsteuerbetrag ist unter Zugrundelegung des geltenden Steuersatzes am Schluss des Angebotes hinzuzufügen. Der Bieter ist an sein Angebot bis zum Ablauf der Bindefrist gebunden.

2. Zu berücksichtigende Planwerke/Konzepte mit Verkehrsbezug, vorgelagerte Untersuchungen

Neben dem Integrierten Klimaschutz- und Klimaanpassungskonzept sind beispielhaft die im Folgenden aufgeführten örtlichen und überörtlichen Planungen und Konzepte zu nennen, die bei der Erarbeitung wie im Kapitel 1.3.2 beschrieben zu berücksichtigen sind. Diese können bereits zur Angebotsbearbeitung eingesehen werden.

- Verkehrsentwicklungsplan, 02/2006
- Parkraumkonzept, 06/2012
- Untersuchung zur Optimierung des Verkehrsflusses auf dem Inneren Ring, 01/2013
- Integriertes Handlungs- und Maßnahmenkonzept Innenstadt, 10/2013
- Mobilitätsuntersuchung Kreis Coesfeld, 03/2017

- Lärmaktionsplan, 09/2018
- Dorffinnenentwicklungskonzept Lette, 11/2018
- Nahverkehrsplan Kreis Coesfeld, 04/2019
- Abschlussbericht des Fußverkehrschecks, 09/2019
- Radverkehrskonzept Kreis Coesfeld, 06/2020
- Definition des Radverkehrsnetzes, 06/2020
- Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe (Beschluss geplant für 2020)

Im Vorgriff auf die geplante Aufstellung des Masterplanes Mobilität wurde parallel zu dieser Ausschreibung eine Modal Split-Erhebung in der Stadt Coesfeld durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Erhebung sind als Grundlage für die Aufstellung des Masterplanes zu verwenden und in das Gesamtwerk zu integrieren.

3. Datengrundlage

Für die Bearbeitung des Masterplans klimafreundliche Mobilität können umfangreiche Daten durch den Auftraggeber zur Verfügung gestellt werden. Art und Umfang der erforderlichen Datengrundlagen sind vom Auftragnehmer nach Auftragsvergabe zusammenzustellen und mit dem Auftraggeber im Rahmen des Startgesprächs abzustimmen.

4. „Förderung der Vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM)“

Im Rahmen des Programms „Förderung der Vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM)“ hat die Stadt Coesfeld einen Förderantrag für die Erstellung des Masterplans Mobilität gestellt. Der Zuwendungsbescheid liegt vor. Bestandteil der Förderung sind die im folgenden Kapitel genannten Leistungsbausteine. Eine Ausnahme bildet der Leistungsbaustein A.3 „Modal Split-Erhebung“. Für diesen Baustein wurde ein separater Antrag im Rahmen des Programms „Förderung der Nahmobilität“ gestellt. Dieser Baustein wurde separat vergeben, er ist nicht Bestandteil dieser Ausschreibung. Die Vorgaben und Zielsetzungen der FöRi-MM sind bei der Angebotserstellung, der späteren Auftragsbearbeitung sowie der Abrechnung durch den Auftragnehmer zwingend zu beachten.

5. Leistungsbeschreibung

Das nachfolgende Arbeitsprogramm stellt die aus Sicht des Auftraggebers gewünschten Rahmenbedingungen der Bearbeitung dar. Es dient als Grundgerüst für die Ausarbeitung des Arbeitsprogramms sowie die Honorarkalkulation durch die Bewerber und soll auf diese Weise auch die Vergleichbarkeit der verschiedenen Angebote ermöglichen.

Von den Bewerbern wird erwartet, dass sie im Angebot und im Präsentationstermin im Rahmen der Verhandlungsphase für die nachfolgend aufgeführten Positionen ausführliche Angaben zur Herangehensweise und Methodik, zum Umfang der Bearbeitung und zu den Anforderungen (z.B. hinsichtlich Datengrundlagen) machen sowie Ideen und Lösungsansätze darstellen.

Ergänzungs- und Alternativvorschläge zu den nachfolgend aufgeführten Positionen werden begrüßt, sofern der Bewerber deren Notwendigkeit bzw. Vorteil für eine erfolgreiche Umsetzung des Projekts darstellt und sie im Angebotspreis enthalten sind.

5.1 Leistungsbausteine

Die Ausschreibung umfasst die in der folgenden Tabelle dargestellten Leistungsbausteine. Diese sind möglichst einzeln zu bepreisen und mit Arbeitstagen zu unterlegen.

<p>A Bestandsaufnahme und -analyse</p>
<p>A.1. Grundlagen, Arbeitsbasis, Eingangsdaten (inkl. Kick-off-Termin)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Abstimmung des methodischen und inhaltlichen Untersuchungsdesigns, • Abstimmung über notwendige Zuarbeiten und Informationsgrundlagen, • Abstimmung, welche über die Leistungsbeschreibung hinausgehenden Untersuchungsbausteine mit aufgenommen werden sollen, • Zeitplanung
<p>A.2. Verkehrserhebung/Verkehrsuntersuchung</p> <p>Der Umfang der Leistungen ergibt sich aus der gesonderten Leistungsbeschreibung zum Baustein „Verkehrserhebung/Verkehrsuntersuchung“. Die Ergebnisse der Erhebung sind in die Bestandsanalyse zu integrieren.</p>
<p>A.3. Modal Split-Erhebung</p> <p>Die Modal-Split-Erhebung (siehe Kap. 2) ist nicht Bestandteil der Beauftragung; die Ergebnisse der vorgelagerten Erhebung sind in die Bestandsanalyse zu integrieren.</p>
<p>A.4. Bestandsaufnahme und -analyse in den Handlungsfeldern</p> <p>Unter Beachtung der vorgelagerten Untersuchungen unter A.2 und A.3 ist das Verkehrssystem einschließlich Infrastruktur in den Handlungsfeldern</p> <ul style="list-style-type: none"> • HF 1 Fußverkehr und Barrierefreiheit • HF 2 Radverkehr • HF 3 ÖPNV und Inter-/Multimodalität • HF 4 MIV (einschließlich ruhendem MIV-Verkehr) • HF 5 Straßenraumgestaltung und Verkehrssicherheit • Ggf. weitere Querschnittsthemen (z.B. Wirtschafts- und Güterverkehr, Mobilitätsmanagement, Öffentlichkeitsarbeit, Klima und Umwelt) <p>aufzunehmen und zu analysieren. Abweichend vom sonst vielleicht üblichen Vorgehen schlägt die Stadt Coesfeld den im Folgenden beschriebene Ablauf vor. Falls das anbietende Büro fachliche Bedenken gegen dieses Vorgehen hat, ist dies in den Angebotsunterlagen zu erläutern.</p> <p>Die Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes erfolgt aufbauend auf und verzahnt mit den im Kap. 3 genannten Planwerken (siehe auch Kapitel 1). Schwerpunkt und damit wesentlicher Bestandteil und erster Arbeitsschritt der Bestandsanalyse ist daher die Sichtung und Auswertung dieser Planwerke und der darin enthaltenen Handlungs- und Maßnahmenempfehlungen. Gleiches gilt für die bereits auf Grundlage der Maßnahmenempfehlungen ausgearbeiteten oder anderweitig erstellten Planungen/Planskizzen (siehe auch Kapitel 1.3.2).</p>

Ein weiterer Baustein der Bestandsaufnahme sind Gespräche mit Schlüsselpersonen der Verwaltung und gegebenenfalls weiterer Institutionen. Erst darauf aufbauend erfolgt die weitere Bestandsaufnahme. Dabei geht die Stadt Coesfeld davon aus, dass zu diesem Zeitpunkt eine allumfassende, zeitlich intensive Bestandsaufnahme in allen Handlungsfeldern nicht notwendig ist, sondern eine orientierende, allgemeine Bestandsaufnahme und -analyse ausreicht. Erst nach der Definition von Schlüsselfeldern erfolgt dann eine vertiefende Bestandsaufnahme in diesen Schlüsselfeldern in dem Umfang, wie sie zur Ableitung von konkreten Handlungsempfehlungen erforderlich ist. Bei der Bestandsaufnahme kann auf die im GIS der Stadt abgebildete vermessene Straßentopografie zurückgegriffen werden.

Eine reine Bestandsaufnahme in den Handlungsfeldern ermöglicht noch keine Aussagen zu Stärken und Schwächen des Verkehrssystems. Daher sind die Ergebnisse strukturiert zu bewerten, um im Ergebnis potentielle Handlungsfelder identifizieren zu können. Mit der Bestandsanalyse wird die Basis für alle nachgeschalteten Arbeitsschritte geschaffen. Im Einzelnen sind folgende Leistungen zu erbringen:

- Sichtung und Auswertung bestehender Planwerke und der darin enthaltenen Handlungs- und Maßnahmenempfehlungen
- Sichtung und Auswertung vorhandener Plan- und Datengrundlagen sowie relevanter Verkehrsuntersuchungen / Gutachten
- Übersicht über die wichtigsten, bereits vor Projektbeginn in der Stadt Coesfeld umgesetzten Mobilitätsmaßnahmen und qualitative Einschätzung zu deren Wirkungen (Retrospektive)
- Gespräche mit Schlüsselpersonen der Verwaltung
- Zweistufige Bestandsaufnahme und -analyse
 - Stufe 1: Orientierende, allgemeine Bestandsaufnahme und -analyse in den Handlungsfeldern
 - Stufe 2: Vertiefende Bestandsaufnahme und -analyse in den Schlüsselfeldern in dem Umfang, wie sie zur Ableitung von konkreten Handlungsempfehlungen erforderlich sind.

Darin enthalten:

- Abfrage und Übernahme von Verkehrsdaten anderer Aufgaben- und Verkehrsträger
- Unfalldatenanalyse
- Festlegung geeigneter Indikatoren und Zielwerte für die Bestandsbewertung in Abstimmung mit dem Auftraggeber
- Bewertung und Darstellung der Stärken und Schwächen des Verkehrssystems
- Aufzeigen von Problembereichen / Mängelanalyse (bspw. Unverträglichkeiten / Nutzungskonflikte, Überdimensionierung, Netzlücken, Erreichbarkeit, fehlende Abstellanlagen, Schwächen im Fußgängerlängs- und querverkehr usw.)
- Aufbereitung der Ergebnisse der Bestandsaufnahme und Mängelanalyse in thematischen Karten und/oder tabellarischen Darstellungen für alle Verkehrsarten und relevanten Themenfelder

B Definition von Zielen zusammen mit der Politik

Die im Masterplan definierten Ziele bilden die inhaltliche Grundlage für die künftige verkehrliche Entwicklung Coesfelds und sind die zentralen Leitlinien, die den Rahmen für den gesamten Prozess festlegen. Sie bilden die Grundlage für die Entwicklung des Maßnahmenkataloges und schließlich des integrierten Handlungs- und Umsetzungskonzeptes. Wesentlicher Baustein des Aufstellungsverfahrens wird daher die Definition von konkreten, prägnanten, quantifizierbaren Zielen sein, mit deren Hilfe die Handlungsempfehlungen im Hinblick auf das Potenzial der Zielerreichung bewertet und priorisiert werden können. Als erster Denkanstoß kann die Zieldefinition der Stadt Zürich (siehe Kap. 1) dienen. Darauf aufbauend können für Coesfeld z.B. auch folgende Zieldefinitionen angedacht und diskutiert werden:

- Anteil des Umweltverbundes am Gesamtverkehr in % für Strecken bis x km
- ÖPNV-Abdeckung des Stadtgebietes in % bei einem Takt von mindestns x Minuten
- Verringerung der Straßenraumparkplätze um x% pro Jahr
- Erreichbarkeit von Nahversorgungszentren vom Wohnort aus ohne Kfz in max. x Minuten

Die Ziele sind in einem Beteiligungsprozess gemeinsam mit den Ratsgremien zu entwickeln. Dabei sind zunächst die in bereits vorhandenen Konzepten definierten Ziele zu sichten, zu bewerten und dann in den Beteiligungsprozess einzubringen.

C Maßnahmenentwicklung in den Handlungsfeldern

Auf Grundlage der Ergebnisse der Bestandsanalyse (einschließlich des Arbeitsschrittes „Orientierende, allgemeine Bestandsaufnahme und -analyse“) sowie des Beteiligungsverfahrens sind Handlungsschwerpunkte zu identifizieren und darauf aufbauend Strategien und Maßnahmen in den Handlungsfeldern und Querschnittsthemen zu erarbeiten. Der Fokus liegt dabei auf der Verlagerung der Verkehrsanteile hin zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes, um verkehrsbedingte Emissionen einzusparen und Platz zu schaffen für einen Stadtraum mit hoher Aufenthalts- und Bewegungsqualität. Bewertungsmaßstab sind die zuvor definierten Ziele und damit das Potenzial, mit der einzelnen Maßnahme zur Zielerreichung beizutragen.

Wesentliche Grundlage der Schwerpunktsetzung und der Maßnahmenentwicklung sind wiederum die in der Bestandsanalyse bewerteten Handlungs- und Maßnahmenempfehlungen der unter dem Kapitel 3 beispielhaft aufgeführten vorhandenen Konzepte. Die dort aufgeführten Handlungs- und Maßnahmenempfehlungen sind im Hinblick auf die definierten Ziele der Mobilitätsentwicklung zu bewerten, eventuelle Zielkonflikte sind gegeneinander abzuwägen und die Empfehlungen aufeinander abzustimmen. Schließlich sind sie einheitlich strategisch auszurichten und zu einem integrierten Gesamtkonzept zu bündeln. Darauf aufbauend erfolgt die Entwicklung der weiteren Maßnahmen.

Es soll ein ganzheitliches, zunächst abschließendes, auf die Stadt Coesfeld zugeschnittenes Konzept mit realistischen und umsetzbaren Maßnahmen entstehen, das sowohl „harte“ bauliche Maßnahmen als auch „weiche“ Maßnahmen aus allen Bereichen der Mobilität umfassen kann. Für alle vorgeschlagenen Maßnahmen ist eine Kurzdarstellung mindestens mit den weiter unten beschriebenen Inhalten zu erarbeiten.

Im Hinblick auf das Potenzial zur Unterstützung der definierten Ziele ist je Handlungsfeld mindestens eine Schlüsselmaßnahme zu definieren. Diese ist nach einer

vertiefenden Bestandsanalyse (siehe Baustein A) näher auszuarbeiten und zu einem detaillierten Maßnahmensteckbrief zusammenzufassen.

Im Einzelnen sind folgende Leistungen einzuplanen:

- Identifizierung von Handlungsschwerpunkten
- Maßnahmenentwicklung in den Handlungsfeldern und ggf. in weiteren Querschnittsthemen (z.B. Verkehrssicherheit, Wirtschafts- und Güterverkehr, Mobilitätsmanagement, Öffentlichkeitsarbeit) aufbauend auf der Bestandsanalyse
- Überprüfung, Bewertung und Abwägung von Zielkonflikten
- Bewertung der Maßnahmen im Hinblick auf Potenzial zur Unterstützung der definierten Ziele
- Definition von Schlüsselmaßnahmen
- Weitere Ausarbeitung der Schlüsselmaßnahmen nach einer vertiefenden Bestandsanalyse (siehe Baustein A), Zusammenfassung zu detaillierten Maßnahmensteckbriefen und -karten (mindestens eine Schlüsselmaßnahme je Handlungsfeld)
- Zusammenführung der entwickelten Maßnahmen zu einem integrierten Gesamtkonzept mit folgenden Inhalten
 - Beschreibung der Maßnahme
 - Verortung
 - Priorisierung
 - Definition des Umsetzungszeitraumes
 - Zeitrahmen
 - Akteure
 - Kostenschätzung (Investitions- und Folgekosten, Personalkosten, Planungskosten, etc.)
 - Fördermöglichkeiten
 - Zielgruppen

D Ausarbeitung von Schlüsselmaßnahmen

In den Handlungsfeldern HF 1 bis HF 3 und HF 5 ist innerhalb der Schlüsselmaßnahmen jeweils eine Maßnahme bis zur Vorentwurfsplanung (entsprechend Leistungsphase 2 HOAI) auszuarbeiten. Die Maßnahmen sind vom Lenkungskreis zu bestimmen. Als Beispiel kann die Planung einer Fahrradstraße, einer barrierefreien Fußverkehrsachse oder einer Gemeinschaftsstraße genannt werden.

E Evaluationskonzept und Evaluation

Die Evaluation innerhalb des Masterplanes erfolgt als Prozessevaluation. Mit ihr soll eine Wirkungs- und Erfolgskontrolle des Prozesses der Öffentlichkeitsarbeit und der Bürgerbeteiligung erfolgen. Dabei sind insbesondere die Fragen zu klären,

- inwieweit die Bürger erreicht wurden,
- wie zufrieden die Bürger mit der Öffentlichkeitsarbeit/Bürgerbeteiligung waren und

- wie die Bürger die Beteiligungsmöglichkeiten bewerten.

Vom Auftragnehmer wird die Erarbeitung eines detaillierten Konzeptes zur Evaluation des Beteiligungsprozesses und die Durchführung der Evaluation erwartet. Das beinhaltet auch die Festlegung von Zielwerten und Erhebungszeitraumes.

F Öffentlichkeits- und Akteursbeteiligung

Vom Auftragnehmer wird die Entwicklung und Durchführung/Begleitung einer umfassenden Informations- und Partizipationsstrategie erwartet. Neben den üblichen Formaten wie z.B. Lenkungsreise oder Bürgerforen soll die Beteiligung unter besonderer Berücksichtigung digitaler Formate erfolgen, um möglichst weite Bevölkerungskreise und auch neue Zielgruppen anzusprechen. Näheres hierzu siehe Kapitel 1.3.3.

Insgesamt sind die folgenden Einzelbausteinen zu berücksichtigen:

- Entwicklung und Durchführung/Begleitung der umfassenden Informations- und Partizipationsstrategie
- Aufbereitung von Schlüsselmaßnahmen
- Aufbau einer Internetplattform zur Information und Kommunikation inklusive technischer und inhaltlicher Betreuung während der Projektlaufzeit

Frage hierzu an das anbietende Büro: Kann die Online-Beteiligungsplattform langfristig für Planungsvorhaben der Stadt Coesfeld genutzt werden? Mögliche Einsätze: Bürgerbeteiligung, Mängelmelder, Ideensammler, Wissen der Bewohner?

- Öffentliche Bürgerforen, ggf. separat für den Ortsteil Lette
- Lenkungskreissitzungen zur Einbeziehung von Politik, TÖB, Vereinen/Verbänden, Wirtschaft, Interessensvertretern etc.
- Inhaltliche Vorbereitung, Moderation und Protokollierung aller Veranstaltungen
- Erarbeitung von Materialien zur Akteursbeteiligung (ggf. mehrsprachig, z.B. Flyer, Plakate, Workshop-Unterlagen etc.) inkl. Materialausgaben

Unter diesem Baustein sind auch die Kosten

- für die Abstimmung mit der Verwaltung (5 Termine) und
- für die Vorstellung der Ergebnisse in den politischen Gremien (4 Termine) zu berücksichtigen

G Dokumentation, Abschlussbericht und Übergabe

Die Ergebnisse des Bausteins A sind in einem Zwischenbericht zusammenzufassen. Der Abschlussbericht fasst den gesamten Prozess zusammen und muss auch die fachlichen Aussagen enthalten, die gemäß der Förderrichtlinie „Vernetzte Mobilität, Mobilitätsmanagement“ erforderlich sind. Erwartet wird für Zwischen- und Abschlussbericht neben der Langfassung auch eine Kurzfassung des Abschlussberichts, die für die Präsentation im politischen Raum sowie die Darstellung im Internet geeignet ist.

Sämtliche (Roh)daten und Ergebnisse inkl. ihrer Metadaten und aller Nutzungsrechte gehen nach Abschluss des Projekts auf den Auftraggeber über. Die Entwurfsfassungen aller Zwischen- und Abschlussberichte sind dem Auftraggeber vorab digital zur Abstimmung vorzulegen und bei Bedarf zu überarbeiten. Alle abgestimmten Zwischen-

und Abschlussberichte sind digital als hochauflösendes pdf sowie bearbeitbar im Word-Format vorzulegen. Pläne und Karten sind als hochauflösendes pdf sowie als georeferenziertes dwg-, dxf- und als shapefile vorzulegen. Alle georeferenzierten Daten sind im Koordinatensystem ETRS89/UTM Zone 32 N zu übergeben.

Für die Papierexemplare der Berichte inkl. Anlagen ist folgende Anzahl einzuplanen:

- Zwischenbericht 3-fach
- Schlussbericht 6-fach
- Schlussbericht 1-fach ungebunden als Belegexemplar für den Zuwendungsgeber
- Kurzfassung des Schlussberichts 6-fach (deutsche Fassung)

6. Zusammenfassung der Arbeitsschritte / Darstellung der Kosten

Leistungsbaustein	Arbeitstage	Nettopreis
A Bestandsaufnahme/-analyse		
A.1. Grundlagen, Arbeitsbasis, Eingangsdaten (inkl. Kick-off-Termin)		1.500 €
A.2. Verkehrserhebung/Verkehrsuntersuchung		20.000 €
A.3. Modal Split-Erhebung, nicht Bestandteil der Beauftragung		
A.4. Bestandsaufnahme und -analyse wie mit den Unterpunkten		20.000 €
B Definition von Zielen (zusammen mit der Politik)		3.000 €
C Maßnahmenentwicklung in den Handlungsfeldern		25.000 €
D Ausarbeitung von Schlüsselmaßnahmen (Vorentwurf)		25.000 €
E Evaluationskonzept und Evaluation		5.000 €
F Öffentlichkeits- und Akteursbeteiligung		45.000 €
G Dokumentation, Abschlussbericht und Übergabe		2.500 €
Summe netto		147.000 €
Summe brutto (Mehrwertsteuer 19%)		174.930 €

Im Angebot darzustellen ist insbesondere, wie die einzelnen Leistungsbausteine vom Auftragnehmer bearbeitet und ausgestaltet werden sollen, so dass der Auftraggeber eine Vorstellung von der angedachten Arbeitsweise und dem Arbeitsumfang erhalten kann. Dies gilt insbesondere auch für den Baustein F „Akteursbeteiligung“. Zusätzlich anzugeben sind Stundensätze für Leistungen, die nicht durch die Leistungsbeschreibung erfasst werden sowie die Höhe der Nebenkosten.

7. Weitere Bestimmungen

Die Bearbeitung des Projektes muss in intensiver Abstimmung mit dem Auftraggeber und gegebenenfalls weiteren Akteuren aus der Stadt erfolgen. Daher sind entsprechend Kosten für die notwendigen Vororttermine in der Kalkulation zu berücksichtigen.

Das Angebot soll belastbare Angaben zu den Kosten der einzelnen im Kapitel 6 benannten Leistungsbausteine enthalten. Die Bewertung erfolgt anhand der folgenden Zuschlagskriterien:

a) Honorarforderung einschließlich etwaiger Nebenkosten	50 %
b) Arbeitsweise und Projektabwicklung	50 %
<ul style="list-style-type: none"> • Projektorganisation, interne Struktur, Qualitätssicherung • Herangehensweise/Methodik in der Bearbeitung der Bausteine • Umfang und Detailtiefe der Bearbeitung in den einzelnen Bausteinen • Umfang und Qualität der geplanten Bürgerbeteiligung/Öffentlichkeitsarbeit • Zeitplanung 	

8. Zeitraum der Ausführung

Direkt im Anschluss an die Vergabe soll das ausgewählte Büro bzw. die Bietergemeinschaft die Arbeit aufnehmen. Im Rahmen des vorzulegenden Angebotes werden auch Angaben zur zeitlichen Taktung der Arbeitsschritte erwartet. Die Erstellung des Masterplans Mobilität in beschlussfähiger Form soll Mitte 2022 abgeschlossen sein.

9. Anlagen:

- Ablaufdiagramm (Anlage 1)
- Die im Text gelisteten vorgelagerten Konzepte und Planungsansätze werden digital zur Verfügung gestellt.

Anlage 1: Ablaufdiagramm

