

Stadt Coesfeld · Postfach 1843 · 48638 Coesfeld

Bezirksregierung Münster
Dezernat 25
Domplatz 1-3
48143 Münster

Hausanschrift: Markt 8, 48653 Coesfeld
Postanschrift: Postfach 1843, 48638 Coesfeld
Fachbereich: 70-Bauen und Umwelt
Geschäftszeichen:
Auskunft: Julika Fritz
Raum: 163
Telefon-Durchwahl: (02541) 939-1663
Telefon-Vermittlung: (02541) 939-0
Telefax: (02541) 939-7526
E-Mail: julika.fritz@coesfeld.de
De-Mail: post@coesfeld.de-mail.de
Internet: <http://www.coesfeld.de>

Datum: 03.09.2020

Zuwendungsantrag

Sehr geehrter Herr Janning,
sehr geehrte Damen und Herren,

in der Anlage übersenden wir den Antrag auf Gewährung einer Zuwendung nach den Richtlinien zur Förderung der Vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM) für die Maßnahme „Erstellung des Masterplans Mobilität der Stadt Coesfeld“.

Zugleich beantragen wir einen vorzeitigen Maßnahmenbeginn, da wir mit einer kurzfristigen Auftragsvergabe planen.

Die Umsetzung der Maßnahme soll im Jahr 2021 beginnen und 2022 abgeschlossen werden.

Die beigelegte Leistungsbeschreibung folgt dem bisherigen politischen Auftrag zur Aufstellung des Masterplans. Da die Stadt Coesfeld dieses Jahr eine/n neue/n Bürgermeister/in bekommen wird, muss diese allerdings noch durch den neuen Rat beschlossen werden.

Die Fördervoraussetzungen werden zum Zeitpunkt der Bewilligung vorliegen.

Mit freundlichen Grüßen
in Vertretung



Thomas Backes

KONTEN DER STADTKASSE COESFELD

Sparkasse Westmünsterland IBAN: DE71 4015 4530 0045 0090 08
VR-Bank Westmünsterland eG IBAN: DE32 4286 1387 5101 7320 00
Volksbank Nottuln eG IBAN: DE09 4016 4352 3500 2006 00

SIE ERREICHEN UNS...

Bürgerbüro: montags bis freitags 8.00 - 18.00 Uhr
samstags 10.00 - 12.00 Uhr
Allgemein: montags bis freitags 8.00 - 12.30 Uhr
donnerstags 8.00 - 18.00 Uhr
und nach Terminvereinbarung



**Fachbereich 70
Bauen und Umwelt
Markt 8
48653 Coesfeld**

Antrag

auf Gewährung einer Zuwendung
nach den Richtlinien zur Förderung
der Vernetzten Mobilität und des
Mobilitätsmanagements
(FöRi-MM)

für die Maßnahme

**Erstellung des Masterplans Mobilität
der Stadt Coesfeld**

wird von der Bezirksregierung ausgefüllt

Ordnungsmerkmal

Bezirksregierung Münster
Dezernat 25
Domplatz 1 - 3
48143 Münster

Formular drucken

**Antrag auf Gewährung einer Zuwendung
nach den Richtlinien zur Förderung
der Vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements
(FöRi-MM)**

Teil I
- Antragsteller -

Name/Bezeichnung

Stadt Coesfeld

Straße, Hausnummer

Markt 8

Postleitzahl, Ort

48653 Coesfeld

Bearbeiter/in (Name; Telefonnummer; e-mail)

Julika Fritz; 02541-939-16 63; julika.fritz@coesfeld.de

Bankverbindung (IBAN, BIC)

Sparkasse Westmünsterland, BIC: WELADE3WXXX, IBAN: DE71 4015 4530 0045 0090 08

Teil II
- Maßnahme -

1. Bezeichnung der Maßnahme / Projektname (siehe auch Anlagen)

Erstellung des Masterplans Mobilität der Stadt Coesfeld

Einordnung des Projektes nach der Richtlinie bitte ankreuzen

- Mobilitätskonzept (Ziffer 2.1)** Regional Kommunal
 Personen Güter

- zusätzliche Personalförderung und anteilige Sachkostenpauschale für die Erstellung des Mobilitätskonzeptes unter Beteiligung der folgenden Kreise / kreisfreien Städte (mehrjähriger Prozess - Ziffer 5.5.1.1-)**

Beteiligung von

Beteiligung von

Beteiligung von

Beteiligung von

Beteiligung von

Beteiligung von

- Mobilitätsstudie (Ziffer 2.1)**

- Personen Güter

zusätzliche projektbezogene Ausgaben bei von Hochschulen und/oder Forschungseinrichtungen erstellten Studien (Ziffer 5.5.1.2)

- Sachkosten**
 Personalausgaben

Maßnahmen zur Digitalisierung (Ziffer 2.2)

investiv **konsumtiv**

zusätzliche projektbezogene Ausgaben bei mit dem für
Verkehr zuständigen Ministerium abgestimmten
landesweiten Maßnahmen (Ziffer 5.5.1.3)

Personalausgaben

Mobilstationen (Ziffer 2.3)

mit Logistikanteil

Projekt unter Beteiligung Zweckverband geplant

andere Infrastrukturen (Ziffer 2.3)

Mobilitätsmanagement (Ziffer 2.4)

zusätzliche Projektausgaben (Ziffer 5.5.1.6)

projektbegleitende Öffentlichkeitsarbeit

übergesetzliche Beteiligungsprozesse von Öffentlichkeit und Stakeholdern

Evaluation

2. Durchführungszeitraum (von/bis)

Januar 2021 - Juli 2022

3. Gesamtkosten

Laut Anlagen und beiliegendem Kostenvoranschlag / Angebot

██████████

beantragte Zuwendung

██████████

4. Finanzierungsplan - Angabe in Euro -

Zeitpunkt der voraussichtlichen Fälligkeit (Kassenwirksamkeit)				
Beginnjahr	1. Folgejahr	2. Folgejahr	3. Folgejahr	Summe

4.1 Leistungen - bitte jeweils Kurzbeschreibung der Teilprojekte angeben -

Konzepterstellung				
projektbegleitende Öffentlichkeitsarbeit				
übergesetzliche Beteiligungsprozesse von Öffentlichkeit und				
Evaluation				

4.2 Gesamtkosten

--	--	--	--	--

4.3 davon grundsätzlich zuwendungsfähige Ausgaben

--	--	--	--	--

4.4 abzüglich Leistungen Dritter (ohne öffentliche Förderung)

--	--	--	--	--

4.5 zuwendungsfähige Gesamtausgaben

--	--	--	--	--

4.6 beantragte Förderung

--	--	--	--	--

4.7 Eigenanteil

--	--	--	--	--	--

davon

a) zweckgebundene Spenden

--	--	--	--	--	--

b) finanzielle Beteiligung anderer Kommunen

--	--	--	--	--	--

4.8 beantragte / bewilligte öffentliche Förderung
sonstiger Fördergeber durch

5. Begründung

(siehe auch ausführliche Projektbeschreibung in der Anlage)

5.1. zur Notwendigkeit der Maßnahme (Kurzbeschreibung)

Als Nachfolger des Anfang 2006 beschlossenen Verkehrsentwicklungsplanes, soll für die Stadt Coesfeld ein Masterplan Mobilität aufgestellt werden. Neben den Klimaschutzbelangen existiert eine Vielzahl weiterer Fachplanungen und Aufgabenstellungen mit Relevanz für die Mobilität in der Stadt und in der Region (bspw. Lärminderungsplanung, Nahverkehrsplanung, Bauleitplanung, Stadtentwicklungskonzepte, etc.). Um die teilweise konkurrierenden Zielsetzungen und Maßnahmen der verschiedenen Fachplanungen und Themengebiete aufeinander abzustimmen und eine langfristige Planungssicherheit zu schaffen, besteht die Notwendigkeit einer einheitlichen strategischen Ausrichtung und Bündelung.

5.2 zur Notwendigkeit der Förderung und zur Finanzierung

(Kurzbeschreibung, u.a.: Eigenmittel, Förderhöhe, Landesinteresse an der Maßnahme, alternative Förderungs- und Finanzierungsmöglichkeiten)

Aufgrund der angespannten Haushaltslage (siehe Pkt. 6) ist die Stadt Coesfeld bei der Durchführung der geplanten Maßnahme auf eine Landesförderung angewiesen. Alternative Förderungs- und Finanzierungsmöglichkeiten bestehen nicht. Der erforderliche Eigenanteil wird im städtischen Haushalt bereitgestellt.

6. Finanz- und haushaltswirtschaftliche Auswirkungen

(u.a.: Darstellung der angestrebten Auslastung und des Kostendeckungsgrades, Tragbarkeit der Folgekosten für die Antragstellerin/den Antragsteller, Finanzlage der Antragstellerin oder des Antragstellers)

Der Haushaltsausgleich kann im Rahmen der jährlich aufzustellenden Haushaltspläne nur durch Inanspruchnahme der Ausgleichsrücklage erreicht werden. Auch der beschlossene Haushaltsplan 2020 sieht trotz der Umsetzung vieler Konsolidierungsmaßnahmen sowie trotz einer massiven Realsteueranhebung in den Jahren 2011 und 2013 eine Inanspruchnahme der Ausgleichsrücklage vor. Der Haushalt der Stadt Coesfeld für das Jahr 2020 ist somit strukturell nicht ausgeglichen. Auch die Finanzplanungsjahre 2021 - 2023 werden voraussichtlich defizitär abschließen. Zudem belasten die in der Vergangenheit aufgenommenen Investitionskredite den städt. Haushalt mit Zinsaufwendungen und Zinszahlungen. Hinzu kommen die Belastungen durch die Corona-Pandemie. Insofern ist die Stadt Coesfeld bei der Durchführung der geplanten Maßnahme auf eine Förderung angewiesen. Alternative Förderungs- und Finanzierungsmöglichkeiten bestehen nicht. Der Eigenanteil kann dennoch aufgebracht werden und steht im Einklang mit der dauernden Leistungsfähigkeit der Stadt Coesfeld.

7. Erklärungen

Die Antragstellerin / Der Antragsteller erklärt, dass

7.1

mit der Maßnahme noch nicht begonnen wurde und auch vor Bekanntgabe des Zuwendungsbescheides nicht begonnen wird (als Vorhabenbeginn ist grundsätzlich der Abschluss eines der Ausführung zuzurechnenden Lieferungs- oder Leistungsvertrages zu werten)

7.2

sie/er für die Maßnahme/n, für die der vorliegende Antrag gestellt wird, oder für Teile dieser Maßnahme/n keine weiteren Förderanträge nach Bundesrecht, Landesrecht oder europäischem Recht gestellt hat, für die eine gleichzeitige Förderung im Rahmen dieser Förderrichtlinie ausgeschlossen ist

7.3

sie/er zum Vorsteuerabzug

- nicht berechtigt ist
berechtigt ist und dies bei der Berechnung der
 Gesamtkosten berücksichtigt hat
(Preise ohne Umsatzsteuer)

7.4

für die Haushaltsführung ein Haushaltssicherungskonzept

- nicht erforderlich ist
 genehmigt / noch nicht genehmigt ist

Falls genehmigt/noch nicht genehmigt:

Der Eigenanteil für das Vorhaben ist

- im genehmigten/noch nicht genehmigten Haushaltssicherungskonzept nicht enthalten
 im genehmigten Haushaltssicherungskonzept enthalten
 im noch nicht genehmigten Haushaltssicherungskonzept enthalten

(Hinweis: Diese Angaben sind aktuell zu halten.

Siehe auch anliegender kommunalaufsichtlicher Fragenkatalog, Anlage zum Förderantrag.)

7.5

Die Angaben in diesem Antrag (einschließlich aller Antragsunterlagen), von den die Bewilligung, Gewährung, Weitergewährung oder das Belassen der Zuwendung abhängig sind, sind subventions-erheblich im Sinne des § 264 Strafgesetzbuch in Verbindung mit § 1 Landessubventionsgesetz vom 24.03.1977 (SGV.NRW.73) sowie § 2 Absatz1 1Subventionsgesetz vom 29.07.1976 (BGBl. I Seite 2034).

7.6

die Angaben in diesem Antrag (einschließlich der beigefügten Antragsunterlagen) vollständig und richtig sind.

8. Anlagen

- Beschreibung des Vorhabens
 Darstellung der verkehrlichen und umweltrelevanten Bedeutung und Wirkung der Maßnahme
 Vermerk über die Anhörung der beziehungsweise des Behindertenbeauftragten oder über die Beteiligung von Organisationen, die die Interessen von Menschen mit Behinderung vertreten (Behindertenbeiräte, anerkannte Verbände)
 vereinfachte Kostenberechnung
 Finanzierungsplan
 Zeitplan
 Mitteilung, dass die Fördervoraussetzungen zum Zeitpunkt der Bewilligung vorliegen werden und
 Lastenheft und/oder Leistungsbeschreibung

Zusätzlich bei investiven Maßnahmen:

- Angaben über die Vorbereitung des Vorhabens, insbesondere über den Stand des Grunderwerbs, die planungs- und genehmigungsrechtlichen Voraussetzungen, die Beteiligungsbereitschaft Dritter (Verwaltungsvereinbarungen) sowie über das Ergebnis der erfolgten Abstimmung mit städtebaulichen und strukturpolitischen Maßnahmen, die mit dem Bauvorhaben zusammenhängen
-

Bei Infrastrukturmaßnahmen:

- Übersichtplan (zum Beispiel: Stadtplan) mit Darstellung der verkehrlichen und städtebaulichen Einbindung,
- Lageplan 1:5000 mit Einzeichnung des geplanten Gesamtvorhabens, dieses gegebenenfalls nach Bauabschnitten beziehungsweise Verkehrswerten unterteilt, einschließlich etwaiger bereits laufender oder fertig gestellter Abschnitte
- ein Bauentwurf
- eine Auflistung der Maßnahmen, die zur Erreichung der Barrierefreiheit geplant sind
- ein Nachweis über die anfallenden Planungsausgaben

Zusätzlich bei Maßnahmen des Mobilitätsmanagements:

- beispielsweise letter of intent zur Mitwirkungsbereitschaft von ersten Unternehmen beziehungsweise Schulen

Cassiole 03.08.2020

Ort, Datum



(rechtsverbindliche) Unterschrift / Stempel

**Erstellung des Masterplans Mobilität
der Stadt Coesfeld**

03.09.2020

Inhaltsverzeichnis

Beschreibung des Vorhabens:

1. <i>Anlass</i>	2
1.1. Beschreibung Stadtstruktur.....	2
2. <i>Zielsetzung</i>	4
3. <i>Schwerpunkte</i>	5
3.1 Definition von Zielen	5
3.2 Integration bestehender Konzepte	5
3.3 Öffentlichkeitsbeteiligung	6
3.3.1 projektbegleitende Öffentlichkeitsarbeit.....	6
3.3.2 übergesetzliche Beteiligungsprozesse von Öffentlichkeit und Stakeholdern	6
4. <i>Zu berücksichtigende Planwerke/Konzepte mit Verkehrsbezug, vorgelagerte Untersuchungen ...</i>	6
5. <i>Datengrundlage</i>	7
6. <i>Evaluation</i>	7
7. <i>Mitteilung, dass die Fördervoraussetzungen zum Zeitpunkt der Bewilligung vorliegen</i>	7

Anlagen:

- Anlage 1: Leistungsbeschreibung für die Ausschreibung für externe Dienstleister
- Anlage 2: vereinfachte Kostenberechnung
- Anlage 3: Finanzierungsplan
- Anlage 4: Zeitplan
- Anlage 5: Schreiben des Zukunftsnetzes Mobilität NRW



Erstellung des Masterplans Mobilität der Stadt Coesfeld

03.09.2020

Beschreibung des Vorhabens

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.

1.1. Beschreibung Stadtstruktur

- Stadtprofil

Als Kreisstadt und Mittelzentrum ist Coesfeld mit rund 37.500 Einwohnern die zweitgrößte Stadt im Kreis Coesfeld und verfügt über einen Einzugsbereich von über 100.000 Einwohnern.

Gelegen im westlichen Münsterland umfasst das Stadtgebiet eine Fläche von 141 km². Die Stadt gliedert sich in zwei Siedlungskörper. Das kompakte Stadtzentrum liegt innerhalb des Promenadenrings und wird weiter durch die umliegenden Wohn- und Gewerbequartiere begrenzt. Südlich des Stadtkerns liegt der Ortsteil Lette (ca. 5.400 Einwohner) mit weiteren Wohnquartieren und Gewerbebereichen. Durch das Stadtgebiet fließt die Berkel.

Verkehrstechnisch angebunden ist Coesfeld durch die B 474 (Nord-Süd-Richtung) und B 525 (West-Ost-Richtung) sowie die A31 und A43. Das nahegelegene Oberzentrum Münster liegt in ca. 40 km Entfernung und kann gut über die A43 erreicht werden. Das Ruhrgebiet liegt ebenfalls in einer noch gut erreichbaren Distanz mit rund ca. 70 km. Über die A43 ist das Oberzentrum Münster als auch das Ruhrgebiet erreichbar.

Der barrierefreie Bahnhof Coesfeld (Westf) liegt an der Bahnstrecke Dortmund–Enschede (RB 51 Westmünsterland-Bahn), der Bahnstrecke Dorsten–Coesfeld (RB 45 Der Coesfelder) und der Bahnstrecke Coesfeld–Münster (RB 63 Baumberge-Bahn), wobei die RB 51 zudem am Haltepunkt Lette hält. Damit sind Großstädte wie Dortmund (über die RB 51) und Münster (über die RB 63) sowie die niederländische Stadt Enschede (über die RB 51) im Stundentakt erreichbar. Es gibt erste Überlegungen, im Süden der Stadt am Schwerpunkt Industrie- und Gewerbegebiete, im Punkt der auseinanderdriftenden Bahnlinien Dortmund und Dorsten einen weiteren Haltepunkt einzurichten. Mehrere Buslinien der Verkehrsgemeinschaft Münsterland (VGM) fahren durch das Stadtgebiet und in die umliegenden Orte. Der Coesfelder BürgerBus ermöglicht zudem für den Ortsteil Lette und für Goxel im 2-Stunden-Takt Verbindungen mit Stadtzentrum.

- Mittelzentrum/Wirtschaft

Als Kreisstadt ist Coesfeld Zentrum kommunaler Einrichtungen. Neben der Kreisverwaltung sind hier auch eine Vielzahl überörtlicher Behörden und Körperschaften (u.a. Finanzamt, Amtsgericht, Kreispolizeibehörde) untergebracht. Darüberhinaus kommt der Stadt als Mittelzentrum eine „Versorgungsfunktion“ für die Region zu, sodass sich am Standort ebenfalls eine vielfältige Schullandschaft, eine gute medizinische Infrastruktur (Christophorus-Kliniken/Ärztezentren) sowie ein gutes Einzelhandelsangebot vorfinden lassen.

Aus den oben erläuterten Strukturen ergibt sich für Coesfeld ein positives Pendlersaldo von rd. 3.500 Pendlern (Stand: 2017). Insbesondere aus den Nachbargemeinden Dülmen (1.071), Rosendahl (682), Billerbeck (317) und Nottuln (351) erfolgt ein positives Pendlersaldo, während in die Städte Münster, Gescher und Marl mehr Erwerbstätige aus Coesfeld auspendeln (Saldo = -843, -91 bzw. -103). Weitere positive Salden aus dem näheren Umkreis sind von den Städten Lüdinghausen, Velen, Legden und Reken zu verzeichnen (Daten: Bezirksregierung Münster). Damit pendeln aus allen direkten Nachbargemeinden Coesfelds (mit Ausnahme von Gescher) mehr Erwerbstätige nach Coesfeld ein als aus.

Mehr als 2.000 Unternehmen prägen den Wirtschaftsstandort Coesfeld. In den Branchen Maschinenbau, Textilwirtschaft, dem Lebensmittelgewerbe, der Möbelindustrie und der Baustoffindustrie sind „global player“ vertreten. Diese international agierenden Unternehmen und die vielen mittelständischen Betriebe profilieren Coesfeld dank ihrer innovativen Produkte und Dienstleistungen als starken Wirtschaftsstandort. Insgesamt sind am Standort Coesfeld 17.681 Sozialversicherungspflichtige beschäftigt (Stand 30.06.17, Kommunalprofil). Diese teilen sich wie folgt in die Wirtschaftszweige auf:

- Land- und Forstwirtschaft, Fischerei = 0,8%,
- Produzierendes Gewerbe = 24,0 %,
- Handel, Gastgewerbe, Verkehr und Lagerei = 20,7 %,
- Sonstige Dienstleistungen = 54,6 %.

Insbesondere der Wirtschaftszweig „Sonstige Dienstleistungen“ liegt in Coesfeld deutlich über dem Kreis-, Bezirks- und Landesdurchschnitt.

- Verkehrliche Ist-Situation und daraus abgeleitete Soll-Situation – als besondere Herausforderung

Eine besondere Herausforderung in Coesfeld ist die innerhalb des Promenadenrings für eine Mittelstadt sehr kompakte und verdichtete Siedlungsstruktur des Stadtkerns. Er ist trotz starker Kriegszerstörung in überlieferter mittelalterlichen Struktur wieder aufgebaut worden. Das Ziel der Nachverdichtung mit Wohnungsbau und Dienstleistung (u.a. Ärzte) ist mit den Jahren soweit positiv gelungen, dass nun kaum noch Baulücken oder Brachflächen vorhanden sind. Entsprechend ist der häufig enge Straßenraum durch Einbahnstraßenführungen und einer starken Präsenz des Parkverkehrs gekennzeichnet. Traditionelle Durchgangsverkehre belasten die Innenstadt neben dem Park-Such-Verkehr als Einpendlergemeinde und attraktives Mittelzentrum (DTV-Werte an neuralgischen Punkten bis zu 8.000 KFZ). Dieser Effekt wird noch verstärkt durch die Lage zahlreicher Behörden und Institutionen wie Schulen oder dem Krankenhaus direkt im Stadtkern oder am bzw. nahe des Promenadenrings. Dies trägt zu einem urban-belebten, aber auch verkehrlich stark frequentierten Stadtkern bei. Die bestehende Konkurrenz

- von traditionellem Durchgangs- bzw. Park-Such-Verkehr und mit KFZ überfülltem Straßen

- mit immer mehr geforderten attraktiven innerstädtischen Räumen mit Aufenthaltsqualität

muss nach umfassender Diskussion mit den Bürger*innen und im politischen Raum überwunden, abgewogen und gelenkt werden: hin zu einer unerlässlichen Erreichbarkeit der Innenstadt innerhalb des Promenadenrings unter Berücksichtigung des demografischen Wandels mit höherer Attraktivität für Radfahrer und Fußgänger sowie einer angemessenen Parkraumversorgung. Hier geht es weniger um Richtwerte als um Grundsatzentscheidungen im Ist-Soll-Vergleich.

Das Leitbild der kompakten Stadt ist aber auch gesamtstädtisch gelungen: abgesehen von Lette als einzigem eigenständigen Ortsteil und zwei weiteren Wohnsiedlungen der Nachkriegszeit wurde die Stadterweiterung ringförmig betrieben, dass per Fahrrad das Zentrum in der Regel in 10 Minuten erreicht werden kann.

So verfügt Coesfeld zwar über einen Radverkehrsanteil am Verkehrsaufkommen um 30 %, der im ländlichen Raum traditionell sehr geringe ÖPNV-Anteil von wahrscheinlich unter 10 % macht aber deutlich, dass Coesfelder*innen mit sehr hohem Anteil als motorisierten Individualverkehr unterwegs sind. Diese über 15 Jahre alten Angaben sind dringend zu überprüfen. Der derzeit zu stark von der KFZ-Nutzung geprägte Mobilitätsgedanke muss in der Soll-Situation zu mehr Nebeneinander der Verkehrsarten gelenkt werden.

Aufgrund der dargestellten Herausforderungen bezüglich der verkehrlichen Lage, will die Stadt Coesfeld für die zukünftige Ausrichtung einen Masterplan Mobilität erstellen.

2. Zielsetzung

Darstellung der verkehrlichen und umweltrelevanten Bedeutung und Wirkung der Maßnahme:

Die Ausrichtung des Masterplanes ist mit dem Integrierten Klimaschutz- und Klimaanpassungskonzept der Stadt Coesfeld und den Mitgliedschaften im Zukunftsnetz Mobilität NRW und 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 bereits erste Schritte in diese Richtung unternommen. Mit dem Masterplan soll dieser Prozess vertieft und 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.

3. Schwerpunkte

3.1 Definition von Zielen

Wesentlicher Baustein des Aufstellungsverfahrens wird 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 (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



Abb. 1: Zürich: Stadtverkehr 2025: Strategie für eine stadtverträgliche Mobilität

- 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

3.2 Integration bestehender Konzepte

Neben dem Integrierten Klimaschutz- und Klimaanpassungskonzept existiert eine Vielzahl weiterer örtlicher und überörtlicher Planwerke mit Relevanz für die Mobilität in der Stadt und in der Region. 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.

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 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. Als Beispiele können die „Gemeinschaftsstraßen“ des Integrierten Handlungs- und Maßnahmenkonzeptes Innenstadt oder bereits von der Verwaltung ausgearbeitete Fahrradstraßenkonzepte genannt werden.

3.3.1 projektbegleitende Öffentlichkeitsarbeit

Es sollen Formaten wie z.B. Lenkungskreise oder Bürgerforen gewählt und durchgeführt werden. Die öffentlichen Bürgerforen sollen ggf. separat für den Ortsteil Lette veranstaltet werden. Die Lenkungskreissitzungen dienen der Einbeziehung von Politik, TÖB, Vereinen/Verbänden, Wirtschaft, Interessensvertretern etc. Auch sollen Materialien zur Akteursbeteiligung (ggf. mehrsprachig, z.B. Flyer, Plakate, Workshop-Unterlagen etc.) erarbeitet werden.

3.3.2 übergesetzliche Beteiligungsprozesse von Öffentlichkeit und Stakeholdern

Es soll die Beteiligung unter besonderer Berücksichtigung digitaler Formate erfolgen, um möglichst weite Bevölkerungskreise und auch neue Zielgruppen anzusprechen. Hierzu soll eine Internetplattform zur Information und Kommunikation aufgebaut werden. Auf dieser sollen die Maßnahmen gut aufbereitet dargestellt und zur Diskussion gestellt werden.

4. *Zu berücksichtigende Planwerke/Konzepte mit Verkehrsbezug, vorgelagerte Untersuchungen*

Neben dem Integrierten Klimaschutz- und Klimaanpassungskonzept existiert eine Vielzahl weiterer örtlicher und überörtlicher Planwerke mit Relevanz für die Mobilität in der Stadt und in der Region. Die Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes erfolgt aufbauend auf und verzahnt mit diesen Planwerken. Beispielhaft sind die im Folgenden aufgeführten örtlichen und überörtlichen Planungen und Konzepte zu nennen, die bei der Erarbeitung zu berücksichtigen sind. Diese können bereits zur Angebotsbearbeitung eingesehen werden.

- Verkehrsentwicklungsplan von 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 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.

5. Datengrundlage

Für die Bearbeitung des Masterplans klimafreundliche Mobilität können umfangreiche Daten durch die Stadt Coesfeld 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.

6. 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. Es soll ein detailliertes Konzept zur Evaluation des Beteiligungsprozesses erarbeitet werden.

7. Mitteilung, dass die Fördervoraussetzungen zum Zeitpunkt der Bewilligung vorliegen

Wir bestätigen, dass die Fördervoraussetzungen zum Zeitpunkt der Bewilligung vorliegen werden.

Erstellung des Masterplans Mobilität der Stadt Coesfeld

03.09.2020

Leistungsbeschreibung für die Ausschreibung für externe Dienstleister

als Anlage zum

Antrag auf Gewährung einer Zuwendung

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.

Leistungsbausteine

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

A Bestandsaufnahme und -analyse
<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 ist nicht Bestandteil der Beauftragung; die Ergebnisse der vorgelagerten Erhebung sind in die Bestandsanalyse zu integrieren.</p>

A.4. Bestandsaufnahme und -analyse in den Handlungsfeldern

Unter Beachtung der vorgelagerten Untersuchungen unter A.2 und A.3 ist das Verkehrssystem einschließlich Infrastruktur in den Handlungsfeldern

- 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)

aufzunehmen und zu analysieren. Abweichend vom sonst 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.

Die Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes erfolgt aufbauend auf und verzahnt mit den schon vorhandenen Planwerken. 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.

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 v.ermessene 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 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 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

Beteiligungsverfahren 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. Bewertungsmaßstäbe 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 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. Lenkungskreise oder Bürgerforen soll die Beteiligung unter besonderer Berücksichtigung digitaler Formate erfolgen, um möglichst weite Bevölkerungskreise und auch neue Zielgruppen anzusprechen.

Insgesamt sind die folgenden Einzelbausteine 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)

**Erstellung des Masterplans Mobilität
der Stadt Coesfeld**

03.09.2020

vereinfachte Kostenberechnung

als Anlage zum

Antrag auf Gewährung einer Zuwendung

Leistungsbaustein	Nettopreis
A Bestandsanalyse	X
A.1. Grundlagen, Arbeitsbasis, Eingangsdaten (inkl. Kick-off-Termin)	
A.2. Verkehrserhebung/Verkehrsuntersuchung	
A.3. Modal Split-Erhebung, nicht Bestandteil der Beauftragung	
A.4. Bestandsaufnahme und -analyse in den Handlungsfeldern	
B Definition von Zielen (zusammen mit der Politik)	
C Maßnahmenentwicklung in den Handlungsfeldern	
D Ausarbeitung von Schlüsselmaßnahmen	
E Evaluationskonzept und Evaluation	
F Öffentlichkeits- und Akteursbeteiligung	
F.1. projektbegleitende Öffentlichkeitsarbeit	
F.2. übergesetzliche Beteiligungsprozesse von Öffentlichkeit und Stakeholdern	
G Dokumentation, Abschlussbericht und Übergabe	
Summe netto	
Summe brutto (Mehrwertsteuer 19%)	

**Erstellung des Masterplans Mobilität
der Stadt Coesfeld**

03.09.2020

Finanzierungsplan

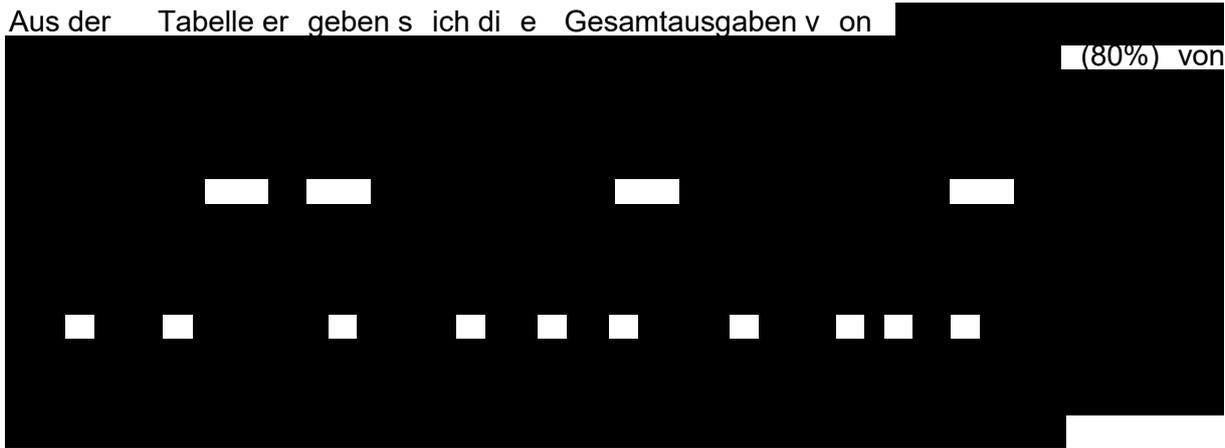
als Anlage zum

Antrag auf Gewährung einer Zuwendung

Leistungsbaustein	Nettopreis	Bruttopreis	2021	2022
A Bestandsanalyse				
A.1. Grundlagen, Arbeitsbasis, Eingangsdaten (inkl. Kick-off-Termin)				
A.2. Verkehrserhebung/Verkehrsuntersuchung				
A.3. Modal Split-Erhebung, nicht Bestandteil der Beauftragung				
A.4. Bestandsaufnahme und -analyse in den Handlungsfeldern				
B Definition von Zielen (zusammen mit der Politik)				
C Maßnahmenentwicklung in den Handlungsfeldern				
D Ausarbeitung von Schlüsselmaßnahmen				
E Evaluationskonzept und Evaluation				
F Öffentlichkeits- und Akteursbeteiligung				
F.1. projektbegleitende Öffentlichkeitsarbeit				
F.2. übersetzliche Beteiligungsprozesse von Öffentlichkeit und Stakeholdern				
G Dokumentation, Abschlussbericht und Übergabe				
Summe netto				
Summe brutto (Mehrwertsteuer 19%)				
Zuwendungsfähige Ausgaben				
Beantragte Förderung				
Eigenanteil				

Aus der Tabelle ergeben sich die Gesamtausgaben von

(80%) von



Anlage 4

**Erstellung des Masterplans Mobilität
der Stadt Coesfeld**



03.09.2020

Zeitplan

als Anlage zum

Antrag auf Gewährung einer Zuwendung

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

Zeitraum	Arbeitsschritte A bis D und G		1. Fachebene (beauftr. Büro + Verwaltung + Experten + Behörden)	2. Akteurs- / Bürger*innen- beteiligung (Öffentlichkeit)	3. Politik (Fraktionsmitglieder, polit. Ausschüsse)
I. Quartal 2021	A.1 Grundlagen, Arbeits- basis, Eingangsdaten	A.2 Verkehrserhebung/ Verkehrsuntersuchung	Kick-off-Termin		
	A.4 orientierende Auswertung bestehender Planwerke und der darin enthaltenen Handlungs- und Maßnahmenempfehlungen		Abstimmungs- gespräch		1. Lenkungskreis Politik: Einführung
	Verfassen Zwischenbericht				
II. Quartal 2021	B. Definition von Zielen		Abstimmungs- gespräch	Auftaktveranstal- tung mit Erörte- rung Bestands- analyse mit Abfrage + Diskussion Ziele	2. Lenkungskreis Politik: Auswertung Bürger*innen- gespräch für Festlegung Ziele
III. + IV. Quartal 2021	C.1 Maßnahmenentwicklung in den Handlungsfeldern + Definition von Schlüsselmaßnahmen	C.2 Vertiefende Handlungsempfehlungen für die Schlüsselmaßnahmen	Abstimmungs- gespräch	Aktive Beteiligung und	3. Lenkungskreis Politik: Auswertung Bürger- *innenbeteiligung und Festlegung "Meilensteine"
	C.3 Zusammenführung der entwickelten Maßnahmen zu einem integrierten Gesamtkonzept			... Austausch auf Internetplattform zu aufbereiteten Inhalten	
I + II. Quartal 2022	D. Ausarbeitung von Schlüsselmaßnahmen		Abstimmungs- gespräch	Beteiligung Bürger*innen zu Schlüsselmaß- nahmen einschl. Priorisierung	
	falls erforderlich: A.4.4 Vertiefende Bestandsaufnahme in den Schlüsselmaßnahmen		Behörden- beteiligung zu Schlüsselmaß- nahmen		
II. Quartal 2022	G. Zusammenstellen Abschlussbericht und Beschlussfassung		Abstimmungs- gespräch Erarbeitung Beschlussvorlage	Abschlussver- anstaltung	4. Lenkungskreis Politik: Priorisierung Ausschuss UPB Mai/Juni 2022 Beschluss Rat Juni 2022

Prozess-Evaluierung

Abb. 1: Ablaufdiagramm mit Arbeits- und Beteiligungsschritten.

Zukunftsnetz Mobilität NRW | Krögerweg 11 | 48155 Münster

Stadt Coesfeld
Julika Fritz
Fachbereich Bauen und Umwelt
Markt 8
48653 Coesfeld

Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)

Koordinierungsstelle Westfalen-Lippe
Mobilitätsmanagement Westfalen
Krögerweg 11 | 48155 Münster

Wiebke Weltring
Tel: 0251-6270-144
E-Mail: Wiebke.weltring@wvvg-online.de

www.zukunftsnetz-mobilität.nrw.de
www.nwl-info.de

Montag, 31. August 2020

Masterplan Mobilität Stadt Coesfeld

Sehr geehrte Frau Fritz,

hiermit bestätige ich Ihnen die Beteiligung des Zukunftsnetz Mobilität NRW bei der Erarbeitung des Förderantrags „Masterplan Mobilität Stadt Coesfeld“.

Wir freuen uns weiterhin auf die fachliche Begleitung des Konzepts und dessen Ergebnisse, bei dem Projekt sehen wir große Gewinne für unsere Netzwerkarbeit.

Mit freundlichen Grüßen,



i.A. Wiebke Weltring
Zukunftsnetz Mobilität NRW
Koordinierungsstelle Westfalen-Lippe