**004\_Vorlage: Ausschreibung für die Aufstellung eines nachhaltigen integrierten Mobilitätsplans in Kommunen**

**Anwendungshinweise:**

**Diese Vorlagen dient als Arbeitshilfe für hessische Kommunen und erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Die Anwendung des Textes sowie einzelner Textauszüge sind hinsichtlich der lokalen Anforderungen zu überprüfen und bei Bedarf anzupassen.**

* Optionale Textbausteine sind folgendermaßen kursiv gekennzeichnet: *[Optional] Beispieltext*.
* Zu ergänzende Fülltexte und -wörter sind an einer gelben Markierung zu erkennen.
* Vorschläge zur Auswahl werden in eckigen Klammern dargestellt, z. B. „[Beispiel 1 / Beispiel 2 / usw.]“. Die Vorschläge können individuell angepasst werden.

Bitte beachten Sie: In den Vorlagen wird einheitlich von „Kommune“ gesprochen. Damit meinen wir Gemeinden, Städte und Landkreise. Die für Sie zutreffende Beschreibung können Sie eigenständig ergänzen.

**Ausgangslage**

Beschreibung der Kommune und der Rahmenbedingungen ergänzen

Name der Kommune erwartet im Rahmen der vorliegenden Ausschreibung ein umfassendes Konzept mit nachfolgend beschriebenen Inhalten und einer nachvollziehbaren Umsetzungsstrategie, die den Prinzipien eines nachhaltigen integrierten Mobilitätsplans nach den europäischen SUMP-Kriterien folgt. Ziel ist es, mithilfe des zu erstellenden Mobilitätsplans für den Zeithorizont bis Jahr X [z. B. für 10 oder 15 Jahre] einerseits strategische Fragestellungen zu beantworten und andererseits potenzielle Maßnahmen zu entwickeln und für eine stufenweise Umsetzung zu priorisieren. Hauptaugenmerk liegt dabei auf der Förderung einer nachhaltigen (ökologischen, sozialverträglichen und wirtschaftlich zielführenden) Mobilität.

*[Optional] Dabei soll besonders auf den Klimaschutz, auf die Verkehrs- und CO2-Emissions-Reduktion, die Förderung des Umweltverbundes (ÖPNV, Fuß und Rad) sowie auf eine Verbesserung der Verkehrssicherheit und eine Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung durch bessere Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen und Unternehmen hingearbeitet werden.*

**Leistungsbausteine**

**Grundlagen**

Zur zielgerichteten Ausgestaltung der künftigen Mobilitätsentwicklung sind bereits verschiedene Grundlagen erarbeitet worden, die als Rahmenbedingungen und Vorgaben bei der Erarbeitung eines nachhaltigen integrierten Mobilitätsplanes zu berücksichtigen sind. Hierzu zählen mindestens:

Relevante vorliegende Konzepte, Strategien, Daten etc. aufführen

Die genannten Konzepte und Projekte, die bereits Leitziele und Maßnahmen formulieren, stellen eine Grundlage für den Mobilitätsplan dar. Im Rahmen der Bearbeitung erfolgt eine Konsistenzprüfung der verschiedenen Planungen und politischen Beschlüsse. Darüber hinaus sollen aus diesen Grundlagen bereits bestehende Leitbilder, Ziele und zugehörige Indikatoren für die Bearbeitung des Mobilitätsplans geprüft, ggf. übernommen oder angepasst und schließlich angewendet werden.

**Bestandsanalyse**

Die Analyse beinhaltet im ersten Schritt die Darstellung und Bewertung der vorhandenen Raum-, Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur und deren Entwicklungen. Hierfür werden die nachfragerelevanten raumstrukturellen Gegebenheiten (v. a. Siedlungsstruktur, Arbeitsplatzstandorte, Freizeit- und Naherholungsziele) analysiert.

Die relevanten Ziele für die Bedarfe der Bevölkerung sowie Besucherinnen und Besucher von Name der Kommune werden herausgearbeitet. Darauf aufbauend erfolgt die Bestandsaufnahme und Analyse des aktuellen Mobilitätsangebots [z. B. Straßen-, Rad- und Wegenetze, ÖPNV-Angebot und weiterer bereits bestehender Mobilitätsangebote, inkl. die Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit und Straßenraumverträglichkeit]. In der Analyse berücksichtigt werden müssen:

* motorisierter Individualverkehr (MIV),
* öffentlicher Verkehr (ÖSPV / und SPNV),
* Fahrradverkehr,
* Fußverkehr,
* Verknüpfungsanlagen und Sharing-Angebote,
* Wirtschafts- und Güterverkehr.

Die Daten, die für eine umfassende Analyse der Verkehrs- und Mobilitätssituation im Plangebiet benötigt werden, werden identifiziert, eventuelle Datenlücken benannt.

*[Optional]* *Ggf. erfolgt die Erarbeitung eines Konzepts zur Schließung von Datenlücken (z. B. Datenerhebung, Beschaffung weiterer Daten, Rückgriff auf Standardwerte).*

Der Status quo sowie die Stärken und Schwächen der Verkehrs- und Mobilitätssituation im Planungsgebiet werden anhand der zusammengestellten Daten analysiert. Dazu gehören:

* Bestehende Netzlücken und Schwachstellen (fehlende, mangelhafte Angebote und unzureichende Bedingungen) werden identifiziert.
* Analyse und Auflistung von Problemen und Chancen der Mobilität vor Ort.
* Identifizierung und Priorisierung der Kernprobleme und Hauptchancen, die adressiert werden sollen.
* *[Optional] Ebenfalls durchzuführen ist eine Erreichbarkeits- und Potenzialanalyse für alle Verkehrsträger.*

*[Optional] Erarbeitung eines multimodalen Verkehrsmodells*

* *Das Verkehrsmodell muss mindestens den motorisierten Individualverkehr, den Wirtschaftsverkehr, den Radverkehr, den Fußverkehr und den öffentlichen Nahverkehr abbilden.*
* *Der Untersuchungsraum des Verkehrsnachfragemodells bezieht neben den Planungsraum auch den Verflechtungsraum mit ein.*
* *Das Modell und dessen grundlegende Inhalte müssen in einer Modelldokumentation beschrieben werden.*

**Prognose und Szenarien**

Dies umfasst eine fachlich fundierte Abschätzung der langfristigen Mobilitätsentwicklung von Name der Kommune vor dem Hintergrund gesamtgesellschaftlicher und technologischer Megatrends, um die zukünftige Verkehrsentwicklungen abzuschätzen zu können. Dabei sind absehbare technische Entwicklungen (u. a. bei Antriebs- und Steuerungstechnik und Taktverbesserungen beim ÖPNV) sowie die Entwicklung der Energiekosten zu berücksichtigen. Gefordert wird eine realistische Einschätzung der lokalen Potenziale und die Identifikation der Hemmnisse zu deren Nutzung. Zentral ist zudem die Berücksichtigung von vorhandenen lokalen, regionalen und überregionalen Zielbildern, Strategien und Konzepten unter dem Aspekt der Anwendbarkeit in Name der Kommune. Im Rahmen des Arbeitsprogramms sollte daher die absehbare Verkehrsentwicklung bis ins Jahr X [z. B. in 10 oder 15 Jahren] abgeschätzt und Mobilitätsbedürfnisse der heutigen bzw. der potenziellen Nutzerinnen und Nutzer unter Berücksichtigung der örtlichen Sozialstruktur abgeleitet werden.

**Leitbild**

Entwickelt werden sollen ein Leitbild und Ziele der Mobilitätsentwicklung mindestens für die nächstenX [z. B. 10 oder 15] Jahre, um die individuelle und öffentliche Mobilität in Name der Kommune umweltverträglich und zukunftsfähig zu organisieren. Der Projektzeitraum ist dabei als lernendes Projekt für eine konstruktive Auseinandersetzung mit neuen Erfahrungen und anwendbaren Probebetrieben zu nutzen, aber auch um alten Denkgewohnheiten und künftigen Herausforderungen im Rahmen des Prozesses zu begegnen.

Das Leitbild soll für das gesamte Gebiet der Kommune aufgestellt werden. Im Zuge des Erarbeitungsprozesses findet frühzeitig eine Diskussion über die Ziele Angabe Zeithorizont der Mobilitätsentwicklung statt. Hierbei werden die Wirkungen einzelner Zielstellungen und auch die möglichen Zielkonflikte (z. B. aktuell bereits zwischen MIV und Rad aufgrund des Flächenanspruchs, wenn alle Verkehrsmittel gefördert werden sollen) frühzeitig transparent gemacht. So wird eine gemeinschaftliche Zielstellung für die zukünftige Mobilitätsentwicklung inName der Kommune verfestigt. Es besteht zudem der Anspruch, dass die entwickelten Ziele und Kriterien nach der SMART-Methode (spezifisch, messbar, attraktiv, realistisch und terminiert) aufgestellt werden.

**Maßnahmenentwicklung und Umsetzungskonzept**

Die Maßnahmenentwicklung und das Umsetzungskonzept stellen den Rahmen für eine zukunftsfähige, bedarfsgerechte und bezahlbare Infrastrukturentwicklung und Mobilitätsversorgung dar. Die öffentlichen Diskussionen der verkehrlichen Zielbestimmung begleiten den Prozess für eine ganzheitliche Konzeption.

Es werden umsetzbare und entsprechend der vorhandenen personellen und finanziellen Ressourcen zu priorisierende Maßnahmen innerhalb eines handhabbaren Handlungsprogramms entwickelt. Dabei sind sowohl Pull- als auch Push-Maßnahmen aufzunehmen. Hierbei können auch Experimente und Probebetriebe ein geeignetes Vorgehen sein, um Projekte auszuprobieren und Erfahrungen für Name der Kommune zu sammeln.

Grundlage der Maßnahmenkonzeption sind bereits erfolgte und vorliegende Planungen, die im Einklang mit den definierten Zielen stehen. Die Planungen sollen um geeignete Handlungsansätze ergänzt werden. Damit die Maßnahmen auch realitätsgetreu und praxisnah sind, sind sie mit den aus den Planungen resultierenden Kostenwerten (einmaliger und dauerhafter Aufwand) zu hinterlegen. Bereits im Prozess sind später zuständige Akteure (Hauptverantwortliche und weitere Akteure) für die einzelnen Maßnahmen zu identifizieren und die nächsten erforderlichen Umsetzungsschritte transparent zu machen.

*[Optional] Abbildung der Maßnahmen mit dem Verkehrsmodell und Ermittlung der verkehrlichen Wirkungen.*

Die Maßnahmen werden jeweils in einem Maßnahmenblatt steckbriefartig beschrieben, wobei folgende Bestandteile zu berücksichtigen sind:

* Inhaltliche Beschreibung der Maßnahme mit Ausgangssituation und erforderlichen Handlungsschritten,
* Benennung von für die Umsetzung der Maßnahme verantwortlicher und sonstiger relevanter Akteure,
* Abschätzung der Kosten (Investitions- und Folgekosten, Personalkosten, Planungskosten, etc.),
* Möglichkeiten der Maßnahmenfinanzierung und bestehende Fördermöglichkeiten,
* Abschätzung von Umsetzungsdauer und Wirkungshorizont der Maßnahme,
* Überprüfung, Bewertung und Abwägung von Zielkonflikten,
* Bezug zu anderen Maßnahmen.

*[Optional] Unter Berücksichtigung der projektbegleitenden Beteiligungsformate werden bis zu Anzahl Umsetzungsprojekte festgelegt. Die Auswahl erfolgt nach im Vorfeld mit dem Auftraggeber abgestimmten Kriterien (z. B. möglichst hohe Wirkung; möglichst hohes Kosten- / Wirkungsverhältnis; möglichst kurzfristige Umsetzbarkeit…).*

*[Optional] Insgesamt werden die ausgewählten Projekte in Form einer Projektskizze konkretisiert, so dass nach Abschluss des Planaufstellungsverfahrens kurzfristig mit der Umsetzung begonnen werden kann. Hierzu werden konkrete Umsetzungsschritte ausgearbeitet, die lokale Verortung des Projektes, die Rolle von Name der Kommune festgelegt und die weiter zu beteiligenden Akteuren zugeordnet, wobei auch ein Schlüsselakteur als Projektkoordinator oder -koordinatorin bestimmt wird.*

*[Optional] Dabei werden die erforderlichen Schritte in den Planungs-, ggf. Genehmigungs-, Bau- und Umsetzungsphasen aufgezeigt, notwendige Kommunikations- und Partizipationsmaßnahmen entworfen, konkrete Fördermöglichkeiten eruiert, geeignete Organisationsstrukturen definiert und ein potenzieller Projektbeginn festgelegt.*

**Evaluierung und Monitoring**

Im Zuge der Erstellung des Mobilitätsplans ist ein Monitoring- und Evaluationskonzept zu erarbeiten. Durch die Konzeption soll die Verwaltung in die Lage versetzt werden, eigenständig die Maßnahmenumsetzung zu bewerten, Zielabweichungen zu erkennen und den Planungsprozess zu reflektieren, um eine Entscheidungsfindung über ein Nachsteuern vorbereiten zu können. Folgende Punkte sind im Monitoring- und Evaluationskonzept vorzusehen:

* Aufstellen geeigneter Indikatoren und deren Kenngrößen für das Erreichen der Ziele des nachhaltigen integrierten Mobilitätsplans
* Erarbeitung von Analyseaspekten für das Monitoring und die Evaluation des Planungsprozesses der nachhaltigen integrierten Mobilitätsplanung vor Ort. Durch die Analyseaspekte sollen mögliche Treiber wie auch Widerstände im Planungsprozess identifiziert werden, welche sich auch aus externen Rahmenbedingungen (z. B. aufgrund von juristischen Veränderungen) ergeben können.
* Skizzierung von Vorschlägen geeigneter Methoden und Formate für die Prozessanalyse inkl. einer Zeitplanung
* Erarbeitung von Vorschlägen für Methoden und Tools zur kontinuierlichen Datenerfassung für die Zielkontrolle und der Maßnahmenumsetzung.
* Vorschläge zur Berichterstattung und zur Kommunikation der Monitoring- und Evaluationsergebnisse für die Politik und separat für die Öffentlichkeit

Das Monitoring- und Evaluationskonzept soll entsprechend den europäischen „Leitlinien für nachhaltige urbane Mobilitätspläne“ (SUMP-Leitlinien) eine Evaluation des Mobilitätsplans alle X [z. B. 5 oder 10] Jahre und ein Monitoring alle X [z. B. 1 oder 2] Jahre vorsehen. Weiterhin soll das Konzept eine Maßnahmenevaluation nach den Leitlinien alle X [z. B. 1 oder 2] Jahre berücksichtigen.

Die finale Festlegung des Evaluations- und Monitoringdesigns erfolgt in enger Abstimmung mit dem Auftraggeber.

**Abstimmung und Beteiligung**

Es soll ein Beteiligungs- und Kommunikationskonzept angeboten werden, dessen Mindestanforderungen im Folgenden erläutert werden.

Ein zentraler Erfolgsfaktor sowohl bei dem Erstellungsprozess des nachhaltigen integrierten Mobilitätsplans als auch bei der nachfolgenden Umsetzung der Maßnahmenkonzeption wird die Einbindung der wesentlichen Akteure sein, da nur so tragfähige Lösungsansätze implementiert werden können. Gemeinsames Engagement sowie die Kooperation zwischen den Akteuren sind unbedingt erforderlich. Die politischen Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger sowie die Bevölkerung sind von Beginn an in die Konzepterstellung eingebunden. Die Beteiligung und Öffentlichkeitarbeit erfolgen transparent und kontinuierlich, um alle Akteure mitzunehmen.

Einzubindende Akteure sind die Politik, die zuständigen und betroffenen Fachämter, der Kreis, die angrenzenden Nachbarkommunen, die Mobilitätsdienstleister bzw. Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbund (im Stadt- und Regionalverkehr) und insbesondere die Zivilgesellschaft von Name der Kommune als Expertinnen und Experten für das aktuelle Mobilitätsangebot sowie als Nutzerinnen und Nutzer der künftigen Angebote.

*[Optional] Weitere wichtige Akteure des Landes Hessen, wie das Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen, Bildungseinrichtungen, Verbände und Interessengruppen aus Wirtschaft und Tourismusverbände sollen beteiligt werden.*

Es kommen verschiedene Beteiligungsformate zur Umsetzung in Frage:

* Mobilitätsforen können als zentrale Austauschplattform für alle Akteure dienen. Es sollen mindestens Anzahl Veranstaltungen durchgeführt werden:
	+ Zu Beginn, um den Prozess in die Stadtgesellschaft zu tragen, Hinweise zu Mängeln zu erhalten und erste Ziele zu diskutieren
	+ Zur Diskussion der Szenarien und Festlegung eines Leitbildes für die künftige Mobilitätsentwicklung
	+ Abschlussveranstaltung, um die Maßnahmenkonzeption final vorzustellen und letzte Priorisierungen abzustimmen. Diese Veranstaltung fungiert zusätzlich als Startschuss in die Umsetzung.
* *[Optional] [Ausschließlich / Ergänzend] ist eine Online-Beteiligung vorzusehen. Um auch Bürgerinnen und Bürger anzusprechen, die bei Veranstaltungen ansonsten nicht teilnehmen, kann eine Online-Beteiligung, z. B. in Form einer Online-Karte zu Beginn des Prozesses sinnvoll sein, um den Prozess breit auszustellen und weitere Hinweise zu Mängeln und Wünschen zu erhalten.*
* Regelmäßige Treffen auf Arbeitsebene zwischen Gutachtern und Verwaltung. Es sollten mindestens Anzahl Termine vorgesehen werden.
* Ein Lenkungskreis dient als Steuerungsformat zur Koordinierung des gesamten Prozesses. Der Lenkungskreis ist mit lokalen und regionalen Akteuren besetzt. Es wird die Einbindung von politischen Akteuren (einer je Fraktion) empfohlen, um den Transfer von Prozessständen sicherzustellen. Es sollten mindestens Anzahl Termine zu Meilensteinen vorgesehen werden.
* Die Einbindung der Politik erfolgt prozessbegleitend über die beschriebenen Formate (Mobilitätsforen und Lenkungskreis). Es soll die Beschlussfassung des Leitbildes vorgesehen werden, welche gegebenenfalls durch einen Leitbildworkshop mit der Politik vorbereitet werden kann, um auch bei Konfliktthemen eine Beschlussfähigkeit des Leitbildes sicherzustellen. Es sollten mindestens Anzahl Termine vorgesehen werden.
* *[Optional] [Themenwerkstätten / Vor-Ort-Werkstätten] ermöglichen die intensive Arbeit mit Interessenvertretungen, Bürgerinnen und Bürger zu spezifischen Themen oder auch Teilräumen in Form eines aufsuchenden Formats. So würde eine deutliche Mehrbeteiligung der Bevölkerung und die deutlich detaillierte Verhandlung von Themen ermöglicht werden.*

*Falls sich im Prozess der Bedarf nach derartigen Formaten abzeichnet, könnte nachgesteuert werden. Grundsätzlich können die Konflikte auch in den anderen Formaten ausgetragen werden und ein Ideenaustausch erfolgen.*

* *[Optional] Eine Kinder- und Jugendbeteiligung soll mit dem spezifischen Blick junger*

*Menschen, ihren Mobilitätserfahrungen und -bedürfnissen zusätzliche Aspekte in den*

*Erstellungsprozess um das Mobilitätsplans einbringen. Das Beteiligungskonzept*

*muss hierzu ein geeignetes Verfahren (z. B. Workshops an den Schulen, Gamification, Berücksichtigung der Jugendvertretung) und einen dafür nötigen zeitlichen Mindestaufwand beinhalten.*

**Öffentlichkeitsarbeit**

* (Online-)Informationen erfolgen parallel und verzahnt mit der Öffentlichkeitsbeteiligung, um Informationen aus dem Prozess transparent machen. Zur Veröffentlichung von Zwischenergebnissen und Sitzungsprotokollen wird eine Prozesshomepage durch den Auftragnehmer erstellt.
* *[Optional] Zwischenergebnisse werden an zentraler Stelle auf der Homepage von Name der Kommune eingestellt.*
* *[Optional] Denkbar sind die Gestaltung eines Flyers und Informationsbroschüren, Postwurfsendungen, eine mediale Aufbereitung und Betreuung an zentraler Stelle auf der Homepage von Name der Kommune oder einer eigens zu diesem Zweck einzurichtenden Website, Projektplattform, oder die Verwendung von sozialen Medien etc. Das vorgesehene Konzept ist unter Marketinggesichtspunkten zu erläutern und die dafür zu kalkulierenden Kosten darzustellen.*

**Dokumentation**

Innerhalb eines Ergebnisberichtes werden zentrale Prozessergebnisse in Text, Grafiken und Karten zusammengeführt. Der Bericht ist im Word- und PDF-Format zu übergeben. Ebenso werden die im Prozess erhobenen und verwendeten Daten und Mediendateien inkl. Nutzungsrechte übergeben.

*[Optional] Zusätzlich kann eine Ergebnisbroschüre mit einem Umfang von* Anzahl *Seiten gefordert werden, die ebenfalls im Word- und PDF-Format einzureichen ist. Die Kosten sollen im Angebot aufgeführt werden.*

**Vergabehinweise**

Durch Kommune je nach eigener Verwaltungsvorgabe zu ergänzen

* *[Optional] Zeitplan [z. B. Startpunkt des Projekts, gewünschter/spätester Zeitpunkt zur Finalisierung, zeitliche Darstellung von Arbeitspaketen und Meilensteinen etc.].*
* *[Optional] Darstellung der Kosten [z. B. nach Arbeitspaketen, Tagessätzen entsprechend der Qualifizierung von Projektmitarbeitenden, optionale Pakete etc.].*
* *[Optional] Anforderungen an die Bietenden [formale und kompetenzspezifische].*
* *[Optional] Vergabekriterien [z. B. Bewertungskriterien inkl. Beschreibung und prozentuale Verteilung].*

**Ihre Meinung ist gefragt!**

Damit wir unser Angebot stetig verbessern können, freuen wir uns über Ihre Rückmeldungen zu den Musterdokumenten:

* Was war hilfreich?
* Wo gibt es Änderungs- oder Ergänzungsbedarf?
* Haben Sie eigene Vorlagen oder Praxisbeispiele, die Sie teilen möchten?

**Nutzen Sie unser kurzes Feedbackformular**, um uns Ihre Einschätzungen mitzuteilen:
👉 [Zum Feedbackformular](https://mobilitaetsplanung-hessen.de/feedbackbogen-textvorlagen/)