

NACHHALTIGER MOBILITÄTSPLAN (SUMP)

Kronberg im Taunus

Auftraggeber	Magistrat der Stadt Kronberg im Taunus FR Stadtplanung
Vergabeart	Öffentliche Ausschreibung
Vergabeverfahren	Unterschwellenvergabeordnung (UVgO)
Abgabefrist	05.10.2022
Präsentationstermine	11.10.2022 und 13.10.2022
Zuschlags- und Bindefrist	31.12.2022

Kronberg im Taunus, 07. September 2022



Inhalt

1 Veranlassung

2 Planungszyklus, Phasen und Arbeitsschritte des SUMP

3 Grundlagen – Festlegung der Vorgehensweise

4 Präsentationen, Abstimmungsprozess und Beteiligungsformate

4.1 Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Entscheidungs- und Interessenträger

4.2 Kick-off Mobilitätskonzept mit öffentlicher Auftaktveranstaltung und Exkursion der Entscheidungsträger

4.3 Abstimmungen, Präsentationen und optionale Termine

5 Leistungskatalog der SUMP Arbeitsschritte

5.1 PHASE 1 Vorbereitung und Analyse

5.1.1 Mobilitätssituation analysieren

5.1.1.1 Einbeziehen der Daten und Inhalte aus anderen relevanten Planungen

5.1.1.2 Identifizieren von Datenlücken

5.1.1.3 Einbeziehen der Öffentlichkeit an Analyse und Datenermittlung

5.1.1.4 Probleme und Chancen (SWAT) analysieren

5.1.2 Meilenstein Phase 1

5.2 PHASE 2 Strategieentwicklung

5.2.1 Szenarien erstellen und gemeinsam bewerten

5.2.1.1 Potentielle Zukunftsszenarien entwickeln

5.2.1.2 Szenarien mit Bürgern und Interessenträgern diskutieren

5.2.2 Leitbild und Strategie entwickeln

5.2.2.1 Gemeinsames Leitbild mit Bürgern und Interessen- und Entscheidungsträgern gestalten

5.2.2.2 Leitziele vereinbaren, die auf Kernprobleme sowie alle Verkehrsträger eingehen

5.2.3 Ziele und Indikatoren festlegen

5.2.3.1 Messbare Ziele für alle Leitziele entwickeln und dokumentieren

5.2.4 Meilenstein Phase 2

5.3 PHASE 3 Konzeptentwicklung

5.3.1 Erstellen eines integralen Konzeptplanes

5.3.2 Meilenstein Phase 3

5.4 PHASE 4 Maßnahmenplanung

5.4.1 Maßnahmenpakete auswählen

5.4.1.1 Auswahlliste der vielversprechendsten Maßnahmen erstellen und bewerten

5.4.1.2 Maßnahmen des Nahmobilitätsplans übernehmen

5.4.1.3 Politisch beschlossene Maßnahmen integrieren

5.4.1.4 Maßnahmen zum ÖPNV abstimmen

5.4.2 Arbeitsschritte und Zuständigkeiten vereinbaren

5.4.3 Beschluss, Finanzierung und Monitoringkonzept erarbeiten

5.4.4 Meilenstein Phase 4

6 Redaktionelle Bearbeitung

7 Honorarkalkulation Mobilitätskonzept Kronberg

8 Zuschlagkriterien

9 Bewerbungsbedingungen und einzureichende Unterlagen

10 Präsentation des Angebots

11 Zeitplan, Zuschlags- und Bindungsfristen

1 Veranlassung

Die Stadt Kronberg im Taunus (ca. 18.300 Einwohner) – bestehend aus den Stadtteilen Kronberg (8.300 Einwohner), Oberhöchstadt (6.200 Einwohner) und Schönberg (3.800 Einwohner) – hat in den Jahren 2015/2016 an einem Stadtentwicklungskonzept (SEK) gearbeitet; dabei wurden zunächst die Bausteine Wohnen, Gewerbe und Landschaft bearbeitet. Nun stehen die Bausteine Mobilität und Freizeit an. Der zu erstellende nachhaltige Mobilitätsplan soll sich räumlich auf das Gesamtgebiet der Stadt mit den Stadtteilen erstrecken, soll die Erkenntnisse aus den bereits erarbeiteten Bausteinen des SEK integrieren und soll in Teilen durch ein externes Fachbüro erstellt werden.

Die gesellschaftlichen und räumlichen Rahmenbedingungen haben sich in den vergangenen Jahren erheblich verändert. Die bundesweit angestrebte Verkehrswende, die beschlossene Klimaneutralität Kronbergs für 2035, neue Wohnformen, die Konzentration des Einzelhandels in Einkaufszentren und zeitliche Ausdehnung der Öffnungszeiten im Einzelhandel, Wachstum im Wirtschaftsverkehr und vermehrter Einsatz von kleinen Lieferfahrzeugen, Elektromobilität oder Car-Sharing, Internet, demografischer Wandel, "Familien- und seniorengerechte Stadt" (strategische Zielplanung 2020) sind nur einige Stichworte, die diese vielfältigen Veränderungen beschreiben.

Dies führt auch zu Veränderungen im Verkehrsverhalten und zur Notwendigkeit, die damit zusammenhängenden Fragestellungen zur zukünftigen Konzeption des Kronberger Verkehrsgeschehens zu untersuchen, um die knappen finanziellen Mittel im Verkehrssektor zielgerichtet und effizient einzusetzen und somit den Standort Kronberg im Taunus für die Bürger, Beschäftigten und Besucher, für Gewerbe, Handel, Dienstleistung, Erholung und Freizeit weiterhin attraktiv und mit einem hohen Maß an Lebensqualität zu gestalten.

Dementsprechend hat sich der Planungsansatz in der Verkehrsplanung erheblich verändert. Die nachhaltige urbane Mobilitätsplanung, vereinfacht nachfolgend entsprechend der Europäischen Leitlinie für nachhaltige urbane Mobilitätspläne nur SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan) genannt, ist ein strategischer und integrierter Ansatz, um sich mit den Herausforderungen von Mobilität und Verkehr effektiv auseinanderzusetzen. Ihr Kernziel besteht darin, Erreichbarkeit und Lebensqualität zu verbessern, indem eine Verlagerung hin zu nachhaltiger Mobilität erzielt wird. Der Planungsprozess empfiehlt eine faktenbezogene Entscheidungsfindung, die einem langfristigen Mobilitätsleitbild folgt. Zentrale Planungsprinzipien zur Erreichung der Ziele sind eine gründliche Auswertung der aktuellen Situation und zukünftiger Trends, ein weithin unterstützendes gemeinsames Leitbild mit strategischen Zielsetzungen und integrierte Maßnahmenpakete mit regulativen, kommunikativen, finanziellen, technischen und baulichen Maßnahmen. Der gesamte Planungsprozess sollte dabei geprägt sein von einer guten Ämterzusammenarbeit, Bürgerbeteiligung und Wirkungskontrolle der Maßnahmen.

2 Planungszyklus, Phasen und Arbeitsschritte des SUMP

Im SUMP der Stadt Kronberg im Taunus sind sowohl strategische und konzeptionelle Ebenen als auch umsetzungsorientierte Maßnahmenansätze zu erarbeiten. Als Zielhorizont ist das Jahr 2035 vorgesehen. Hohe Bedeutung kommt der Verzahnung mit anderen Fachplanungen zu – hier sind in erster Linie die gesamte Palette der städtischen Planungen zu nennen, insbesondere das bereits erwähnte Stadtentwicklungskonzept. Es wird ebenfalls grundsätzlich erwartet, dass der SUMP alle Verkehrsarten und -träger berücksichtigt; lediglich der Luft- und der Schienenfernverkehr sind nicht Gegenstand der Planungsüberlegungen. Neben Problembehandlungen der Verkehrsnetze und der entsprechenden Infrastruktur sind auch „weiche“ Aspekte und Lösungsansätze auszuarbeiten. Schließlich ist die Einbindung der Öffentlichkeit ein wesentlicher Baustein des SUMP der Stadt Kronberg im Taunus.

Von Auftraggeberseite wird nachfolgend ein Arbeitsprogramm beschrieben, das sich an den Leitlinien des entwickelten SUMP Planungszyklus orientiert und für den Bieter als hausintern diskutiert und akzeptiert anzusehen ist. Gleichwohl ist es nicht als abschließend zu verstehen. Es ist ein zielgerichtetes Eckpunktepapier, welches dem Auftraggeber die Möglichkeit gibt, die eingehenden Angebote aller Bieter objektiv zu vergleichen und zu bewerten. Nach Festlegung eines Auftragnehmers ist das endgültige Arbeitsprogramm vor allem unter Einbeziehung dessen innovativer Ideen zu vereinbaren. Denkanstöße neben den konkret angefragten Leistungen sind ausdrücklich erwünscht. Die Qualifikation des Bieters mit den dargestellten Planungsprinzipien ist anhand von Referenzen in der nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanung nachzuweisen.

Da die ersten beiden Planungsschritte zu Phase 1 „Vorbereitung und Analyse“ des SUMP-Zyklus bereits abgeschlossen sind, beginnt der Leistungskatalog der vorliegenden Ausschreibung bei Planungsschritt **3 „Mobilitätssituation analysieren“** und endet mit Planungsschritt **9.2 „Dokument SUMP fertigstellen und dessen Qualität sichern“**. Zur besseren Übersicht sind tabellarisch alle vier Phasen des SUMP Zyklus mit den jeweiligen Arbeitsschritten und den dazugehörigen Meilensteinen zusammengefasst und als Anlage beigefügt.

3 Grundlagen – Festlegung der Vorgehensweise

Zu Beginn der Arbeiten sind die relevanten Rahmenbedingungen zu klären und die maßgeblichen Grundlagen zusammenzutragen. Dem Auftragnehmer werden die relevanten Unterlagen kostenfrei übergeben. Folgende Punkte sind zu beachten:

- Rückkoppelung der Aufgabenstellung mit dem Auftraggeber, Konkretisierung, Klären von Fragen
- Kenntnisnahme, Rückkoppelung zu benachbarten Planungen (Stadtentwicklungskonzept, Nahmobilitätsplan) – insbesondere der Landes- und Regionalplanung, Straßenbaulasträger und Straßenverkehrsbehörden
- Festlegung der Vorgehensweise, Abstimmung eines Zeitplanes mit den definierten Meilensteinen, Festlegen der Arbeitsgruppen
- Auslotung, Beachtung von Förderprogrammen und -möglichkeiten bei EU, Bund und Land

4 Präsentationen, Abstimmungsprozess und Beteiligungsformate

Die Akzeptanz und der Wert des SUMP hängen maßgeblich von der Einbindung der Öffentlichkeit und der Entscheidungsträger in das Verfahren ab.

4.1 Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Entscheidungs- und Interessenträger

Die Öffentlichkeitsbeteiligung soll daher das Mobilitätskonzept nicht nur begleiten, sondern es ist ein zentraler Bestandteil davon. Bereits die erste Phase des Stadtentwicklungskonzeptes wurde intensiv von der Öffentlichkeit begleitet. Die Form, in der die Bürger sowie relevante Interessenträger eingebunden werden, verfolgt wie in „Phase 2 Strategieentwicklung“ ersichtlich unterschiedliche Ziele mit entsprechenden Beteiligungsformaten. Der Bieter hat darzulegen, welche Beteiligungsverfahren er empfiehlt bzw. für angemessen erachtet. Im Sinne des SUMP-Ansatzes soll ein inklusives Beteiligungsverfahren gewählt werden, das allen Bevölkerungsgruppen eine Partizipation am Planungsprozess ermöglicht und den rechtlichen Vorgaben entspricht (z.B. hinsichtlich Kinder- und Jugendbeteiligung). Wirtschaftlichkeit und erwartbarer Erfolg sollen dabei in angemessenem Verhältnis stehen. Die Beteiligung der Bürger und relevanter Interessenträger soll zwar einerseits möglichst ausführlich und umfassend sein, andererseits dürfen keine unerfüllbaren Wünsche

entstehen oder nicht haltbare Versprechungen gemacht werden. Es ist zu gewährleisten, dass die Öffentlichkeitsbeteiligung auch unter möglichen Kontaktbeschränkungen ohne qualitative Abstriche und zeitliche Verzögerungen durchgeführt werden kann.

Die Qualifikation des vorgesehenen leitenden Moderators im Bereich von Großgruppenmoderation bei Stadt- und Verkehrsplanungsvorhaben ist anhand von Referenzen nachzuweisen. Eine Einschaltung von Unterauftragnehmern durch den beauftragten Bieter, oder eine Bietergemeinschaft mit auf die Durchführung von Beteiligungsprozessen spezialisierten Büros zur Bearbeitung ist grundsätzlich möglich. Die Öffentlichkeitsbeteiligung ist, abgesehen von der Kick-off Veranstaltung (siehe 4.2) den entsprechenden Positionen des Planungsprozesses zugeordnet und in der Honoraraufstellung nicht gesondert aufgeführt. Die kalkulierten Kosten sind integral bei den jeweiligen Positionen zu vermelden.

Zur besseren Übersicht ist die Mindestanzahl (5) der Beteiligungsformate nachfolgend zusammengefasst:

- Beteiligung der Öffentlichkeit an der Analyse der Mobilitätssituation (siehe 5.1.1 Mobilitätssituation analysieren).
- Mindestens 2 Angebote zu Mitwirkungsmöglichkeiten der Öffentlichkeit an der Phase 2 „Strategieentwicklung“. Die Beteiligungsformate können je nach gewählter Veranstaltungsart unterschiedlich sein, sollte unterschiedliche Zielgruppen ansprechen und den Beteiligten die Möglichkeit der aktiven, inhaltlichen Beteiligung ermöglichen (siehe 5.2.1 Szenarien erstellen und gemeinsam bewerten, 5.2.2 Leitbild und Strategie mit Bürgern und Interessenträgern entwickeln und 5.2.3 Ziele und Indikatoren festlegen).
- Beteiligung der Öffentlichkeit, der Interessenträger und der Entscheidungsträger bei der Auswahl der Maßnahmenpakete (siehe 5.4.1)
- Öffentliche Abschlusspräsentation des nachhaltigen Mobilitätskonzeptes nach Beschluss der Stadtverordnetenversammlung (siehe 5.4.4)

4.2 Kick-off Mobilitätskonzeptes mit öffentlicher Auftaktveranstaltung und Exkursion der Entscheidungsträger

Mit dem Start des Mobilitätskonzeptes beginnt die 2. Phase der Fortschreibung des Stadtentwicklungskonzeptes der Stadt Kronberg im Taunus. Als Kick-off ist eine öffentliche Abendveranstaltung geplant, die einerseits auf die bereits entwickelten Bausteine (Wohnen, Landschaft und Gewerbe) zurückblickt und über den derzeitigen Planungsstand berichtet, andererseits einen Ausblick auf das Mobilitätskonzept, mit den Meilensteinen und Beispielen aus der Praxis vermittelt und somit die 2. Phase des Stadtentwicklungsprozesses mit den Bausteinen „Mobilität“ und „Freizeit“ einleitet. Die Entwicklung des Programmes erfolgt in Abstimmung mit der Stadt Kronberg im Taunus (Rückblick der Bausteine „Wohnen“, „Landschaft“ und „Gewerbe“) und dem Bieter (Ausblick auf das Mobilitätskonzept). Der Bieter moderiert die Veranstaltung, führt durch die 2 inhaltlichen Themenblöcke und inspiriert zu Fragen und Beteiligung aus dem Publikum.

Die politischen Entscheidungsträger sollen an der Strategie- und Leitbildentwicklung des zu erstellenden Mobilitätskonzeptes durch eine Tagesexkursion zu ausgewählten Best-Practice Beispielen in der näheren Umgebung eingebunden werden. Ziel ist es, am Konkreten Beispiel vor Ort u.a. ergänzt mit kürzeren Impulsvorträgen, die jeweiligen Konsequenzen der Maßnahme zu diskutieren um zukünftige Optionen für die Stadt Kronberg im Taunus zu entwickeln. Zielpunkte, sowie Ablauf der Exkursion sind von Bieter darzulegen. Die Kalkulation erfolgt auf einer noch näher zu bestimmender Gruppe von ca. 20 Personen.

Die Kosten des Kick-offs (öffentlicher Auftaktveranstaltung und Exkursion der Entscheidungsträger) sind unter Position 4.2 „Kick-off Veranstaltung inklusive Tagesexkursion“ in der Honoraraufstellung separat aufzuführen.

4.3 Abstimmungen, Präsentationen und optionale Exkursionen

Zusätzlich zu den Beteiligungsformaten sind Abstimmungstermine mit dem Auftragsgeber und gegebenenfalls Zwischenpräsentationen für z.B. Gremien, Ortsbeiräte, Bürgerforen, etc. zu kalkulieren. Zunächst sind unter Position 4.3 zehn Abstimmungen / Präsentationen zu kalkulieren und darüber hinaus unter den Bedarfspositionen „B1“ und „B2“ Einheitspreise für weitere Termine zu benennen. Unter der Bedarfsposition „B3“ sind die Kosten für zusätzliche Tagesexkursionen der Entscheidungsträger (ca. 20 Personen) aufzuführen.

5 Leistungskatalog der SUMP Arbeitsschritte

5.1 PHASE 1 Vorbereitung und Analyse

5.1.1 Mobilitätssituation analysieren

Erster Schritt ist die Ermittlung des Datenbedarfs mit Blick auf politische Prioritäten und voraussichtliche Leitziele, in Absprache mit dem Auftraggeber. Avisiert werden eine zielgerichtete und fokussierte Erfassung und Analyse von Daten, die sämtliche Verkehrsträger und wichtige mobilitätsbezogene Ziele und Trends für das gesamte funktionale Stadtgebiet berücksichtigen. Nach der Sichtung des vorhandenen Datenbestandes werden notwendige Daten ermittelt um die Datenlücken zu schließen. Eine Einbeziehung der Bürger in die Analyse ist vorzusehen. Neben den soziodemographischen Kennziffern erfasst die Analyse Daten zum Fußverkehr, dem Radverkehr, dem Kfz- und Wirtschaftsverkehr, dem ruhenden Verkehr, dem ÖPNV, zum Mobilitätsmanagement, zur Verkehrssicherheit und der Klimarelevanz von Verkehr und Mobilität.

- 5.1.1.1 Einbeziehen der Daten und Inhalte aus anderen relevanten Planungen und Konzepten. Diese sind im Wesentlichen:
 - Daten und Erkenntnisse aus den bereits erarbeiteten Bausteinen (Landschaft, Wohnen und Gewerbe) des Stadtentwicklungskonzeptes der Stadt Kronberg im Taunus
 - Erkenntnisse und Übernahme Maßnahmenvorschläge des Nahmobilitätsplans 2021
 - Daten und vorläufige Erkenntnisse des derzeit erarbeiteten Integrierten Klimaschutzkonzeptes der Stadt Kronberg im Taunus
 - Durch Fachbüros durchgeführte verkehrliche Untersuchungen, die sich hauptsächlich mit den Wirkungen des Kfz-Verkehrs befassen.
 - Durch Fachbüros durchgeführte verkehrliche Untersuchungen für das Bahnhofsquartier (u.a. mit Aussagen zu P+R)
 - Erkenntnisse und Maßnahmenvorschläge des Radverkehrskonzeptes des Hochtaunuskreises 2022
 - Zur Analyse des ÖPNV ist der aktuelle Sachstand der Betriebskommission der Stadtwerke sowie dem Gremium „AG Nahmobilität“ einzubeziehen.
- 5.1.1.2 Identifizieren von Datenlücken und zusätzlichen Informationen die für die Mobilitätsanalyse benötigt werden. Die Datenlücken nach Möglichkeit schließen.
- 5.1.1.3 Einbeziehen der Öffentlichkeit an der Analyse und Datenermittlung.
- 5.1.1.4 Probleme und Chancen (SWAT) analysieren. Ermitteln der Verkehrsmittelverfügbarkeit und des Modal Split.

5.1.2 MEILENSTEIN Phase 1

Analyse von Problemen und Chancen abgeschlossen und in einem Bericht zusammengefasst.

5.2 PHASE 2 Strategieentwicklung

Ziel der zweiten Phase ist es, die strategische Ausrichtung des nachhaltigen urbanen Mobilitätsplans in Zusammenarbeit mit Bürgern und Interessenträgern festzulegen. Die Schlüsselfragen sind:

- Welche Optionen haben wir für die Zukunft?
- Was für eine Stadt wollen wir?
- Wie messen wir Erfolg?

5.2.1 Szenarien erstellen und gemeinsam bewerten

Abhängig von der Analyse der Probleme und Chancen sollten verschiedene Szenarien entwickelt und mit Bürgern und Interessenträgern diskutiert werden. Diese Szenarien schärfen die Vorstellung, wie urbane Mobilität in Kronberg in Zukunft aussehen soll und bilden die Grundlage für die nachfolgende Entwicklung eines Leitbildes.

- 5.2.1.1 Potentielle Zukunftsszenarien entwickeln
 - Mindestens 3 verschiedene Szenarien (einschließlich eines Business-as-usual-Szenarios) entwickeln, die Informationen über die wahrscheinlichen Auswirkungen der verschiedenen strategisch-politischen Ausrichtungen liefern.
 - Eine geeignete Methode anwenden um die Entwicklung und die Evaluation von Szenarien transparent zu machen.
- 5.2.2.1 Szenarien mit Bürgern und Interessensvertretern diskutieren.

5.2.2 Leitbild und Strategie entwickeln

Die Entwicklung eines gemeinsamen Leitbildes und Leitzielen sind die Eckpfeiler des SUMP. Ein Leitbild ist eine wichtige qualitative Beschreibung der angestrebten Zukunft der Stadt Kronberg und ihrer Mobilität, die dann durch konkrete Leitziele spezifiziert wird. Leitbild und Leitziele bilden die Grundlage für alle nachfolgenden Schritte, mit denen strategische Indikatoren und Ziele definiert und Maßnahmen ausgewählt werden. Leitbilder und Leitziele können nur dann richtungsweisend sein, wenn sie von Entscheidungs- und Interessenträgern sowie den Bürgern mitgetragen werden. Daher ist es unverzichtbar, sie gemeinsam zu entwickeln und eine gemeinsame Verantwortung zu begründen. Es sind mindestens 2 Veranstaltungen mit Öffentlichkeitsbeteiligung zu kalkulieren.

- 5.2.2.1 Gemeinsames Leitbild zusammen mit Bürgern und Interessenträgern, unter Einbeziehung der Entscheidungsträger entwickeln und auf endgültigen Entwurf einigen.
 - Bildung einer Interessengruppe aus Interessenträgern und Bürgern für die Entwicklung eines Leitbildes.
 - Leitbildentwurf mit Bürgern und Entscheidungsträgern entwickeln und auf endgültigen Entwurf einigen.
- 5.2.2.2 Leitziele vereinbaren, die auf Kernprobleme sowie alle Verkehrsträger eingehen
 - Entwurf von Leitzielen mit Interessenträgern diskutieren.
 - Klare Leitziele, die der Auswahl und Gestaltung von Maßnahmen eine Richtung geben formulieren und strategische Prioritäten festlegen.

5.2.3 Ziele und Indikatoren festlegen

Das Leitbild und die Leitziele bieten eine wichtige qualitative Beschreibung der angestrebten Zukunft und der beabsichtigten Art der Veränderung. Damit diese Veränderungen gemessen werden können, muss ein geeigneter Satz strategischer Indikatoren und Ziele ausgewählt werden.

- 5.2.3.1 Messbare Ziele für alle Leitziele entwickeln und dokumentieren
 - Definieren von leicht messbaren und nachvollziehbaren, strategischen Indikatoren, die es gestatten, den Fortschritt zu überprüfen, der bei der Realisierung der einzelnen Leitziele erzielt wird.
 - Formulieren von ehrgeizigen, aber durchführbaren Zielen die untereinander kompatibel sind.

5.2.4 MEILENSTEIN Phase 2

Leitbild, Leitziele und messbare Ziele vereinbart.

5.3 PHASE 3 Konzeptentwicklung

In dieser Arbeitsphase werden von den erarbeiteten Leitziele und Leitbildern, Konzepte für unterschiedliche Verkehrsmittel und Themenschwerpunkte entwickelt, die in einem integralen, gesamtstädtischen Mobilitätskonzept der Stadt Kronberg zusammengefügt werden.

5.3.1 Erstellen eines integralen Konzeptplanes

Nachdem die Leitbilder und Leitziele vereinbart sind werden diese in 2-Dimensionale Konzeptpläne übertragen. Zusätzlich zu den Plänen der jeweiligen Verkehrsmittel (Fußverkehrskonzept, Radwegekonzept, ÖPNV Konzept und MIV Konzept) werden von den Themen der Leitziele Konzeptpläne erstellt um deren Konsequenzen zu verorten und mögliche Synergien zu identifizieren. Anschließend werden die jeweiligen Konzepte in einem integralen gesamtstädtischen Mobilitätskonzept zusammengefügt.

- Erstellen von 2-dimensionalen Konzeptplänen der jeweiligen Verkehrsmittel und gegebenenfalls der Verkehrsträger. In jedem Fall ein Fußverkehrskonzept, ein Radverkehrskonzept, ein ÖPNV Konzept und ein MIV Konzept in dem der ruhende Verkehr berücksichtigt wird.
- Erstellen von 2-dimensionalen Konzeptplänen, die die jeweiligen Themen der erarbeiteten Leitziele verorten.
- Identifizieren von möglichen Synergien und Handlungsfeldern.
- Zusammenfügen der Konzepte zu einem integralen Mobilitätskonzept.

5.3.2 MEILENSTEIN Phase 3

Integrales Mobilitätskonzept der Stadt Kronberg erstellt.

5.4 PHASE 4 Maßnahmenplanung

Mit der vierten Phase wechselt der Planungsprozess von der planerischen auf die operative Ebene. Diese Phase konzentriert sich auf konkrete Maßnahmen. Das Mobilitätskonzept der dritten Phase dient zur Identifizierung und Priorisierung von Handlungsfeldern und Maßnahmenbündeln. Abschließend wird der nachhaltige urbane Mobilitätsplan fertiggestellt und seine Umsetzung durch die Beantwortung der folgenden Fragen vorbereitet:

- Welche Handlungsfelder werden durch das Mobilitätskonzept priorisiert?
- Welche zusätzlichen Maßnahmen sind erforderlich?
- Was ist zur Umsetzung erforderlich und wer übernimmt welche Aufgaben?

5.4.1 Maßnahmenpakete auswählen

Die Entwicklung wirksamer Maßnahmenpakete ist das Kernstück des SUMP. Bereits vorliegende Maßnahmen aus relevanten Planungen, wie dem Nahmobilitätsplan der Stadt Kronberg im Taunus und dem Radverkehrskonzept des Hochtaunuskreises sollen integriert werden. Die Optimierung der Liniennetze und der Taktung des ÖPNV Angebots wird sowohl in der Betriebskommission der Stadtwerke, als auch in der AG Nahmobilität umfassend bearbeitet. Zur Maßnahmenplanung ist der Austausch mit Vertretern der Gremien erforderlich, um bezüglich des ÖPNV Angebots die Maßnahmen aufeinander abzustimmen.

- 5.4.1.1 Zusammen mit Bürgern, Interessenträgern und Entscheidungsträgern werden die Handlungsfelder des Mobilitätskonzeptes erstellt, bewertet und durch zusätzliche konkrete Maßnahmen ergänzt.
 - Wirksamkeit, Akzeptanz, Effizienz und Kosten der jeweiligen Maßnahme abwägen.
 - Best-Practice Projekte von anderen Städten und Expertise von Planern berücksichtigen.

- Bündeln von Maßnahmen um Synergien auszuschöpfen und um Hürden bei der Umsetzung zu überwinden.
- Maßnahmenplanung an aktuell verfügbare Fördermittel anlegen
- Auswahl des endgültigen Satzes der Maßnahmenpakete mit Bürgern und Interessenträgern diskutieren.
- 5.4.1.2 Erarbeitete Maßnahmen des Nahmobilitätsplans übernehmen und ggf. modifizieren.
- 5.4.1.3 Politisch beschlossene Maßnahmen integrieren.
- 5.4.1.4 Maßnahmen zum ÖPNV mit Betriebskommission der Stadtwerke und der AG Nahmobilität abstimmen.

5.4.2 Arbeitsschritte und Zuständigkeiten vereinbaren

Nachdem Maßnahmenpakete vereinbart wurden, muss die operative Planung die Pakete in durchführbare Aufgaben für die Abteilungen und Akteure aufgliedern, die für ihre Umsetzung zuständig sind. Auf Basis detaillierter Maßnahmenbeschreibungen und Kostenschätzungen müssen klar definierte Zuständigkeiten, Umsetzungsprioritäten und Zeitrahmen vereinbart werden. Das Hauptziel dieses Schrittes besteht darin, sich auf ein klar definiertes Maßnahmenpaket zu einigen, das dazu beiträgt, das Leitbild und die Leitziele zu erreichen.

- Die Maßnahmenpakete werden in durchführbare Aufgaben aufgegliedert und eine Reihenfolge unter Berücksichtigung der Umsetzungsrisiken festgelegt.
- Erstellen einer aussagekräftigen Prognose für Ausgaben, Einnahmen, Cashflows und anderer Finanzposten und ermitteln der potentiellen Finanzierungsinstrumente und Fördermittel aller Maßnahmen.
- Prioritäten, Zuständigkeiten und Zeitrahmen vereinbaren

5.4.3 Beschluss, Finanzierung und Monitoringkonzept erarbeiten

Dokument SUMP fertigstellen und dessen Qualität durch die Verabschiedung in der Stadtverordnetenversammlung sichern. Der SUMP fasst die Ergebnisse aller bisherigen Prozesse, einschließlich eines Finanzierungsplanes für alle SUMP-Maßnahmen mit Angabe von Förder- und Finanzierungsquellen zusammen. Für die zukünftige Maßnahmenumsetzung werden messbare Indikatoren erarbeitet und in einem Evaluationskonzept zusammengefasst.

- Fertigstellen des SUMP und aller für den Stadtverordnetenbeschluss benötigten Dokumente
- Erstellung eines Finanzierungsplanes zur Maßnahmenumsetzung
- Erstellung eines Monitoringkonzeptes zur Qualitätssicherung der Maßnahmenumsetzung.

5.4.4 MEILENSTEIN Phase 4

SUMP beschlossen durch Stadtverordnetenversammlung und öffentliche Abschlusspräsentation des Bausteins „Mobilität“ des Stadtentwicklungskonzeptes der Stadt Kronberg im Taunus.

6 Redaktionelle Bearbeitung

Neben der inhaltlichen Bearbeitung wird vom Auftragnehmer erwartet, dass auch eine Begleitung des Auftraggebers bei verwaltungsinterner, politischer und öffentlicher Diskussion und Kommunikation erfolgt. Auch die graphische Aufarbeitung zur Präsentation von Zwischenschritten und dazugehöriger Arbeitsmaterialien hat der Auftragnehmer zu leisten. Die administrativen Aufgaben – Versendung von Einladungen, Buchung von Räumlichkeiten und Infrastruktur, ggf. Catering, ... – fallen nicht unter die anzubietenden Leistungen, sie werden vom Auftraggeber übernommen.

- Vor- und Nachbereitung sowie Teilnahme an Abstimmungen und Besprechungen mit dem Auftraggeber und/oder Dritten (z.B. Hessen Mobil, ...) durch entscheidungskompetente Vertreter des Büros (Büroleiter, Abteilungs-/Sachgebietsleiter) und den bearbeitenden Ingenieur; in Absprache mit dem Auftraggeber kann im Einzelfall auch eine Person allein teilnehmen. Als Kalkulationsgrundlage ist zunächst von zehn Abstimmungen/Präsentationen auszugehen. Gesprächstermine sind möglichst zu ganztägigen vor-Ort-Terminen zusammenzufassen zur Reduzierung von Reisekosten. In Abhängigkeit des Arbeitsfortschritts ist in Rückkoppelung mit dem Auftraggeber der jeweilige Sachstand zu präsentieren (z.B. PowerPoint-Präsentation o.ä., Tischvorlage).
- Unterstützung des Auftraggebers bei der Vorbereitung der Sitzungen/Abstimmungen (Arbeitsgruppen o.ä., Gremien, ...) durch Erarbeitung einer Tagesordnung und Bereitstellung einer sachstandsbezogenen Tischvorlage.
- Verfassen des Protokolls der Sitzung/Abstimmung/Veranstaltung.
- Nach Abschluss der drei festgelegten Meilensteinen werden Zwischenberichte verfasst, die textlich, tabellarisch und grafisch die jeweiligen Inhalte wiedergeben – diese sind nach erfolgter einvernehmlicher Abstimmung mit dem Auftraggeber in gedruckter Form dreifach kostenfrei zu übergeben; Mehrfertigungen sind auf Wunsch des Auftraggebers und auf Nachweis der entstandenen Fremdkosten anzufertigen.
- Die textlich und grafisch gelieferten Unterlagen sind auch digital zu übergeben; Texte in „Word“ (bearbeitbar), nicht eingebundene Tabellen in „Excel“ und Plandarstellungen als hochauflösende PDF-Dateien.

7 Honorarkalkulation Mobilitätskonzept Kronberg im Taunus

Analog des Leistungskataloges (Kapitel 5) ist nachfolgend das vom Bieter zu ermittelnde korrespondierende Honorar anzugeben. Die Kalkulation hat so zu erfolgen, dass die Kosten der einzelnen Phasen ersichtlich sind und gegebenenfalls eine Einzelbeauftragung der Arbeitsphasen möglich ist. Eine Einschaltung von Unterauftragnehmern zur Bearbeitung spezieller Fragestellungen durch den beauftragten Bieter ist grundsätzlich nach Rücksprache mit dem Auftraggeber möglich. Wie unter Punkt 4.1 dargelegt enthält das Angebot mindestens 5 Öffentlichkeits- und Beteiligungsformate sowie die unter 4.2 aufgeführte Auftaktveranstaltung mit Exkursion der Entscheidungsträger. 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.

Honoraraufstellung (positionsweise)			
Pos. Nr.	Kurzbeschreibung	Einzelposition	Summe
2/3	Grundlagen - Planungszyklus, Phasen und Arbeitsschritte des SUMP		
4	Präsentationen, Abstimmungsprozess und Beteiligungsformate		0,00 €
4.1	Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Entscheidungs- und Interessenträger (Mind. 5 Formate deren Kosten bei den Positionen 5.1 – 5.4 integriert sind.)	siehe Pos. 5.1 – Pos. 5.4	
4.2	Kick-off Veranstaltung inklusive Tagesexkursion	0,00 €	
4.3	Präsentationen und Abstimmungsprozess pauschal für insg. 10 Präsenztermine	0,00 €	
5.1	PHASE 1 Vorbereitung und Analyse		0,00 €
5.1.1	Mobilitätssituation analysieren	0,00 €	
5.1.2	Meilenstein Phase 1		
5.2	PHASE 2 Strategieentwicklung		0,00 €
5.2.1	Szenarien erstellen und gemeinsam bewerten	0,00 €	
5.2.2	Leitbild und Strategie entwickeln	0,00 €	
5.2.3	Ziele und Indikatoren festlegen	0,00 €	
5.2.4	Meilenstein Phase 2		
5.3	PHASE 3 Konzeptentwicklung		0,00 €
5.3.1	Konzeptpläne erstellen	0,00 €	
5.3.2	Meilenstein Phase 3		
5.4	PHASE 4 Maßnahmenplanung		0,00 €
5.4.1	Maßnahmenpakete auswählen	0,00 €	
5.4.2	Arbeitsschritte und Zuständigkeiten vereinbaren	0,00 €	
5.4.3	Beschluss, Finanzierung und Monitoringkonzept erarbeiten	0,00 €	
5.4.4	Meilenstein Phase 4 inkl. Abschlussveranstaltung	0,00 €	
6	Redaktionelle Bearbeitung		0,00 €
	Summe netto		0,00 €
	Mehrwertsteuer		0,00 €
	Summe brutto		0,00 €
	Bedarfspositionen		
B1	zusätzlicher Abstimmungstermin (Verwaltung)	0,00 €	
B2	zusätzlicher Öffentlichkeitstermin (Bürgerforum, ...)	0,00 €	
B3	Zusätzliche Tagesexkursion der Entscheidungsträger	0,00 €	

8 Zuschlagkriterien

Der Zuschlag erfolgt anhand des Kriteriums „Wirtschaftlichkeit“. Bei der Bewertung der Bieter werden die folgenden Kriterien zugrunde gelegt:

Kriterien der Bewertung	max. Punktzahl
<p>Unternehmensvorstellung</p> <ul style="list-style-type: none"> Nachweis der fachlichen Qualifikation des Unternehmens Referenz von mind. 2 vergleichbaren Projekten aus dem Bereich der nachhaltigen Mobilitätsentwicklung innerhalb der letzten 5 Jahre, Inhaltliche und Kommunikative Expertise der Bearbeitenden <p><i>Erfüllungsgrad (Zwischenschritte möglich)</i> 10 Punkte sehr gut = 100% / 5 Punkte befriedigend = 50% 0 Punkte mangelhaft = 0%</p>	10
<p>Konzept und Ablaufplan zur Umsetzung des Vorhabens</p> <ul style="list-style-type: none"> Vollständige Übernahme der im Leistungskatalog aufgeführten Themenschwerpunkte und Positionen Begründetes und überzeugendes Konzept zur Umsetzung der Beteiligungsformate für Interessen-, Entscheidungsträger und der Öffentlichkeit als separate oder ggf. kombinierte Veranstaltung Koordination der Zusammenarbeit mit Auftraggeber und Gremien Vollständige Zeitplanung vorhanden <p><i>Erfüllungsgrad (Zwischenschritte möglich)</i> 40 Punkte sehr gut = 100% / 20 Punkte befriedigend = 50% 0 Punkte mangelhaft = 0%</p>	40
<p>Honorarkalkulation aufgrund des vorgegebenen Leistungsverzeichnisses Günstigstes Angebot 40 Punkte = 100% Prozentualer Abschlag bei teureren Angeboten Beispiel:</p> <ul style="list-style-type: none"> 10% teureres Angebot als günstigstes Angebot führt zu 10% Abschlag von 40 Punkten = 36 Punkte 20% teureres Angebot als günstigstes Angebot führt zu 20% Abschlag von 40 Punkten = 32 Punkte usw. 	40
<p>Präsentation des Angebots</p> <ul style="list-style-type: none"> Präsentation (Inhaltlicher Schwerpunkt Konzept und Ablaufplan) Präsentation (Auftritt und Kommunikation) Beantwortung der Rückfragen <p><i>Erfüllungsgrad (Zwischenschritte möglich)</i> 10 Punkte sehr gut = 100% / 5 Punkte befriedigend = 50% 0 Punkte mangelhaft = 0%</p>	10
Höchstpunktzahl	100

9 Bewerbungsbedingungen und einzureichende Unterlagen

Enthalten die Vergabeunterlagen nach Auffassung des Bieters Unklarheiten, die die Preisermittlung beeinflussen können, so hat er den Auftraggeber vor Angebotsabgabe schriftlich darauf hinzuweisen. Zur Auswahl des Bieters wird die Dienstleistung öffentlich ausgeschrieben. Die Auswahl des Bieters erfolgt auf Grundlage eines Angebotes. Das abzugebende Angebot besteht aus folgenden Unterlagen:

- Vorstellung und Fachkunde des Unternehmens,
- Referenz von mind. 2 vergleichbaren Projekten aus dem Bereich der nachhaltigen Mobilitätsentwicklung innerhalb der letzten 5 Jahre,
- Konzept und Angaben zur zeitlichen Umsetzung des Vorhabens (überschlägiger Ablaufplan),
- Honorarkalkulation aufgrund des vorgegebenen Arbeitsaufwands/Bepreisung der im Leistungsverzeichnis aufgeführten Einzelleistungen,
- Angaben über Anzahl und Expertise der mit der Bearbeitung betrauten Mitarbeiter*innen sowie
- die auf der Vergabeplattform zur Ausschreibung bereitgestellten VHB Formblätter.

Die Abgabe der Angebote muss bis zum angegebenen Zeitpunkt online, oder schriftlich in Papierform erfolgen. Der Auftraggeber behält sich vor, bei Bedarf weitere Erklärungen und Unterlagen anzufordern. Die Teilnahme ist unverbindlich. Kosten werden den Bietern im Rahmen des Verfahrens nicht erstattet.

10 Präsentation des Angebots

Der Bieter soll sein Angebot, mit Hauptaugenmerk auf die Konzeption und die Struktur des Ablaufplanes in einer maximal halbstündigen Präsentation im Rathaus Kronberg, Katharinenstraße 7 vorstellen und in diesem Zuge Rückfragen seitens des Auftraggebers beantworten. Hierfür sind Präsentationstermine am 11. Oktober 2022 und am 13. Oktober 2022 eingeplant. Die exakte Terminfindung erfolgt in gegenseitiger Abstimmung zwischen Bieter und Auftraggeber. Wünschenswert ist eine Teilnahme der mit der Bearbeitung betrauten Mitarbeiter*innen. Für die Präsentation werden keine Kosten übernommen.

11 Zeitplan, Zuschlags- und Bindungsfristen

Aufgrund der langen Gremienläufe kann die Vergabe des nachhaltigen urbanen Mobilitätsplans erst in der Stadtverordnetenversammlung am 15.12.2022 beschlossen werden. Die Bekanntmachung des Zuschlags erfolgt bis spätestens 31.12.2022. Die Bindefrist des Angebots gilt demnach bis zum 31.12.2022.

Für die Bearbeitung des SUMP sind ca. 12 Monate eingeplant. Der Start soll direkt nach dem erfolgten Zuschlag im Januar 2023 erfolgen. Die Erarbeitung aller erforderlichen Unterlagen soll im Dezember 2023 abgeschlossen sein, damit der Beschluss des SUMP (Meilenstein Phase 3) durch die Stadtverordnetenversammlung im ersten Quartal des Jahres 2024 erfolgen kann.

Anlage

Phasen des SUMP

PHASE 1 Vorbereitung und Analyse	
Der erste Meilenstein und der Ausgangspunkt für die erste Phase ist die explizite Entscheidung der politischen Entscheidungsträger, einen nachhaltigen urbanen Mobilitätsplan aufzustellen. Das Fundament für den Planungsprozess wird durch die Beantwortung folgender Fragen gelegt:	
<ul style="list-style-type: none">• Welche Ressourcen stehen uns zur Verfügung?• Wie sieht unser Planungskontext aus?• Was sind unsere Hauptprobleme und Hauptchancen?	
1	Arbeitsstrukturen einrichten
1.1	Kapazitäten und Ressourcen evaluieren
1.2	Abteilungsübergreifendes SUMP-Kernteam aufstellen
1.3	Politische und institutionelle Eigenverantwortung gewährleisten
1.4	Beteiligung von Interessenträgern und Bürgern planen
2	Planungsrahmen festlegen
2.1	Planungsanforderungen bewerten und Planungsgebiete definieren
2.2	Mit anderen Planungsprozessen verknüpfen
2.3	Zeitraumen und Arbeitsplan vereinbaren
2.4	Einholung externer Unterstützung erwägen
3	Mobilitätssituation analysieren
3.1	Informationsquellen identifizieren und mit Dateneignern zusammenarbeiten
3.2	Probleme und Chancen analysieren (alle Verkehrsträger)
MEILENSTEIN	
Analyse von Problemen und Chancen abgeschlossen	
PHASE 2 Strategieentwicklung	
Ziel der zweiten Phase ist es, die strategische Ausrichtung des nachhaltigen urbanen Mobilitätsplans in Zusammenarbeit mit Bürgern und Interessenträgern festzulegen. Die Schlüsselfragen sind:	
<ul style="list-style-type: none">• Welche Optionen haben wir für die Zukunft?• Was für eine Stadt wollen wir?• Wie messen wir Erfolg?	
4	Szenarien erstellen und gemeinsam bewerten
4.1	Potentielle Zukunftsszenarien entwickeln
4.2	Szenarien mit Bürgern und Interessensvertretern diskutieren
5	Leitbild und Strategie mit Bürgern und Interessenträgern entwickeln
5.1	Gemeinsames Leitbild zusammen mit Bürgern und Interessensträgerinnen gestalten
5.2	Leitziele vereinbaren, die auf Kernprobleme sowie alle Verkehrsträger eingehen
6	Ziele und Indikatoren festlegen
6.1	Indikatoren für alle Leitziele entwickeln
6.2	Messbare Ziele vereinbaren
MEILENSTEIN	
Leitbild, Leitziele und messbare Ziele vereinbart und diese öffentlich kommuniziert	
PHASE 3 Maßnahmenplanung	
Mit der dritten Phase wechselt der Planungsprozess von der strategischen auf die operative Ebene. Diese Phase konzentriert sich auf Maßnahmen, mit denen die vereinbarten Ziele erreicht	

werden sollen. Hier wird der nachhaltige urbane Mobilitätsplan fertiggestellt und seine Umsetzung durch die Beantwortung der folgenden Fragen vorbereitet:

- Was unternehmen wir konkret?
- Was ist erforderlich und wer übernimmt welche Aufgaben?
- Sind wir startklar?

7	Maßnahmenpakete mit Interessenträgern auswählen
----------	--

7.1	Auswahlliste mit Maßnahmen zusammen mit Interessenträgern erstellen und bewerten
-----	--

7.2	Integrierte Maßnahmenpakete definieren
-----	--

7.3	Monitoring und Evaluation von Maßnahmen planen
-----	--

8	Arbeitsschritte und Zuständigkeiten vereinbaren
----------	--

8.1	Alle Arbeitsschritte beschreiben
-----	----------------------------------

8.2	Fördertöpfe identifizieren und Finanzrahmen erörtern
-----	--

8.3	Prioritäten, Zuständigkeiten und Zeitrahmen vereinbaren
-----	---

8.4	Weitgehende öffentliche und politische Unterstützung sichern
-----	--

9	Beschluss und Finanzierung erarbeiten
----------	--

9.1	Finanzpläne entwickeln und Kostenbeteiligung vereinbaren
-----	--

9.2	Dokument SUMP fertigstellen und dessen Qualität sichern
-----	---

MEILENSTEIN

SUMP durch Stadtverordnetenversammlung beschlossen
--

PHASE 4 Umsetzung und Monitoring

In der vierten Phase werden hauptsächlich die im SUMP definierten Maßnahmen und dazugehörigen Arbeitsschritte umgesetzt. Die Umsetzung wird durch systematisches Monitoring, Evaluation und Kommunikation begleitet. Hier werden Maßnahmen durch die Beantwortung folgender Fragen in die Praxis umgesetzt:

- Wie können wir gute Arbeit leisten?
- Wie kommen wir voran?
- Was haben wir gelernt?

10	Umsetzung sicherstellen
----	-------------------------

10.1	Umsetzung von Arbeitsschritten koordinieren
------	---

10.2	Güter und Dienstleistungen beschaffen
------	---------------------------------------

11	Kontrollieren, anpassen und kommunizieren
----	---

11.1	Fortschritt kontrollieren und Plan anpassen
------	---

11.2	Bürger sowie Interessenträger informieren und einbinden
------	---

12	Evaluieren und Erkenntnisse gewinnen
----	--------------------------------------

12.1	Erfolge und Misserfolge analysieren
------	-------------------------------------

12.2	Ergebnisse und gewonnene Erkenntnisse austauschen
------	---

12.3	Neue Herausforderungen und Lösungen in Betracht ziehen
------	--

MEILENSTEIN

Maßnahmenumsetzung evaluiert
