

Leistungsbeschreibung für die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes 2035

Auftraggeberin:
Kreisstadt Friedberg (Hessen)

Titel

Mobilitätskonzept 2023

Auftraggeber:

Offizielle Bezeichnung: Magistrat der Kreisstadt Friedberg (Hessen) – Amt für Stadtentwicklung, Liegenschaften und Rechtswesen

Straße: Mainzer-Tor-Anlage 6

Stadt/Ort: 61169 Friedberg (Hessen)

Land: Deutschland

Vergabestelle:

Kommunales Vergabezentrum Bad Vilbel

Magistrat der Stadt Bad Vilbel

Am Sonnenplatz 1

61118 Bad Vilbel

Telefon: 06101 602-358

Art der Leistung:

Planungsleistung

Bezeichnung des Auftrags durch den Auftraggeber:

Erstellung eines Mobilitätskonzeptes für die Kreisstadt Friedberg basierend auf zu erstellende Prognosedaten für das Jahr 2035.

Form des Verfahrens:

Öffentliche Ausschreibung

Leistungsbeschreibung:**Inhalt**

1	Ausgangslage und Aufgabenstellung	4
1.1	Aufgabenstellung.....	6
2	Untersuchungsinhalte (SUMP Phase 1)	6
2.1	Grundlagen, ergänzende Erhebungen und Bestandsanalyse	6
2.1.1	Grundlagen	6
2.1.2	Verkehrserhebung / Erhebungskonzept.....	6
2.1.3	Haushaltsbefragung	7
2.1.4	Betriebsbefragung.....	7
2.1.5	Erhebungen ruhender Verkehr	7
2.1.6	ÖPNV-Erhebungen / Optionale Fahrgasterhebung	8
2.1.7	Bestandsanalyse und Handlungsnotwendigkeiten.....	9
2.2	Leitbild, Erstellung Verkehrsmodell und Projekte (SUMP Phase 2)	9
2.2.1	Entwicklung eines mobilitätsbezogenen Leitbildes	9
2.2.2	Verkehrsprognose 2035.....	9
2.2.3	Erstellung Verkehrsmodelle	9
2.2.4	ÖPNV, Intermodalität und alternative Mobilitätsformen.....	10
2.2.5	Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr)	10
2.2.6	Steuerung motorisierter Individualverkehr (MIV), einschließlich ruhender Verkehr...	11
2.2.7	Optional: Infrastruktur Elektromobilität.....	13
2.3	Maßnahmen- und Handlungskonzept.....	14
2.3.1	Optional: Monitoring und Evaluation (SUMP Phase 4).....	14
2.4	Projektmanagement	14
2.4.1	Interne Besprechungen	15
2.4.2	Öffentlichkeitsbeteiligung.....	15
2.4.3	Dokumentation	15
3	Referenzen und Bearbeiter-Team.....	16
4	Honorar und Bearbeitungszeitraum.....	16
4.1	Geforderte Bewerbungsunterlagen:.....	17
5	Vergabeverfahren und Angebotsevaluierung	18
6	Termine und ergänzende Festlegungen	19
6.1	Termine	19
6.2	Urheberrecht.....	19
6.3	Materialien.....	20
7	Ansprechpartner	20

1 Ausgangslage und Aufgabenstellung

Die Stadt Friedberg (Hessen) liegt am nördlichen Rand des Rhein-Main-Gebietes. Neben dem Kernstadtbereich Friedberg und Friedberg-Fauerbach gehören noch die fünf Stadtteile, Ockstadt, Dorheim, Bauernheim, Buchenbrücken und Ossenheim zum Verwaltungsgebiet. Die Stadtteile müssen bei der Erstellung des Mobilitätskonzeptes mit einbezogen werden.

Friedberg grenzt im Norden an die Gemeinde Ober-Mörlen, an die Stadt Bad Nauheim sowie an die Gemeinde Wölfersheim, im Osten, an die Stadt Reichelsheim, Florstadt, Niddatal, im Süden an die Gemeinde Wöllstadt und die Stadt Rosbach vor der Höhe sowie im Westen an die Gemeinde Wehrheim (Hochtaunuskreis).

Insgesamt verfügt Friedberg über ca. 30.818 Bürgerinnen und Bürger, über 97 Bushaltestellen und über 4 Bahnhöfe. Friedberg ist zudem Verwaltungssitz des Wetteraukreises. Mit der geplanten Erschließung der Konversionsfläche „Ray Barracks“ sind weitere 6.000 – 8.000 zusätzliche Bürgerinnen und Bürger und dazugehörigen Lieferverkehr zu erwarten.

Friedberg verfügt über viele weiterbildende Schulen, wie der Adolf-Reichwein-Schule, der Augustinerschule, der Henry-Benrath-Schule, dem Burggymnasium (nur Oberstufe), der Johann-Philipp-Reis Schule (Berufliche Schule des Landes Hessen mit Oberstufe) und der Technischen Hochschule Mittelhessen (THM). Besonders die THM zieht viele Studenten aus dem Umland nach Friedberg. Die bei der Erstellung des Mobilitätskonzeptes berücksichtigt werden müssen.

Mit dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) setzt sich Friedberg (Hessen) mit räumliche, wirtschaftliche und soziale Ziele. Besonders die kommenden Großprojekte „Kaiserstraße“, die Raddirektverbindung FRM6 sowie die Entwicklung der Konversionsfläche „Ray Barraks“ im Süden der Kernstadt werden einige Veränderungen mit sich bringen, die ebenfalls im Mobilitätskonzept berücksichtigt werden müssen.

Folgende Ziele werden für das Mobilitätskonzept definiert:

- Oberziel 1: Ausbau und Stärkung des Mobilitätsnetzes
 - Teilziel 1: Intermodalität, bessere Vernetzung und Verzahnung der Verkehrsmittel
 - Teilziel 2: Ausbau und Stärkung der Fahrradinfrastruktur
 - Teilziel 3: Ausbau und Stärkung der barrierefreien Fußgängerinfrastruktur
 - Teilziel 4: Ausbau und Stärkung von Mobilitätsstationen
 - Teilziel 5: Ausbau und Stärkung der Bahnhofsanbindungen
 - Teilziel 6: Ausbau und Stärkung des öffentlichen Busverkehrs
 - Teilziel 7: Ausbau und Stärkung der öffentlichen Sharingangebote
 - Teilziel 8: Vermeidung bzw. frühzeitige Umleitung des Durchgangsverkehrs / überregionalen Verkehrs um die Gemarkung Friedberg

- Oberziel 2: Interessenausgleich zwischen Verkehr, Wohnen, Pendeln und Aufenthaltsqualität
 - Teilziel 1: Reduzierung des Durchgangsverkehrs in der Kernstadt und in den Stadtteilen, Verbesserung der Infrastruktur für Fußgängerinnen und Fußgänger, für den Fahrradverkehr, sowie für den ÖPNV unter Berücksichtigung des Lieferverkehrs
 - Teilziel 2: Anbindung der Stadtteile durch den Umweltverbund verbessern
 - Teilziel 3: Schutz des Fußgänger- und Fahrradverkehrs vor Beeinträchtigungen
 - Teilziel 4: Steigerung der Barrierefreiheit im Fußgängerbereich
 - Teilziel 5: Steigerung der Pendlerfreundlichkeit
 - Teilziel 6: Deutliche Steigerung des Fahrradverkehrsanteiles

Bei der Erfüllung der definierten Ziele sollen die acht Prinzipien eines nachhaltigen urbanen Mobilitätsplan (SUMP) so weit möglich eingehalten werden.

1.1 Aufgabenstellung

Die Kreisstadt Friedberg (Hessen) erwartet im Rahmen der vorliegenden Ausschreibung eine umfassende Studie mit nachfolgend beschriebenen Inhalten und einer nachvollziehbaren Umsetzungsstrategie, die den Prinzipien eines nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanes (SUMP) folgt. Ziel ist es mithilfe des zu erstellenden Mobilitätskonzepts für den Prognosehorizont 2035 einerseits strategische Fragestellungen zu beantworten und andererseits potenzielle Maßnahmen und deren Ranking für eine stufenweise Umsetzung ausweisen zu können. Das Aufzeigen von „Best Practice“-Lösungen wird gewünscht.

2 Untersuchungsinhalte



2.1 Grundlagen, ergänzende Erhebungen und Bestandsanalyse

Für diese Bearbeitungsphase erfolgt zunächst eine Einarbeitung in das Projekt (Orientierung, Sichtung vorhandener Unterlagen) und danach die Festlegung, Konzeption und Durchführung von Erhebungen und Befragungen. Hierbei ist auf die vorliegenden Untersuchungen sinnvoll aufzubauen und ergänzende Erhebungen sollten nach dem Gesichtspunkt der „Verhältnismäßigkeit“ dimensioniert werden. Auf Basis der gewonnenen Daten erfolgt eine Bestandsanalyse für die unter Kapitel 2.2 genannten Themenfelder (Modi). Auf dieser Basis sind Handlungsnotwendigkeiten aufzuzeigen und zu priorisieren.

2.1.1 Grundlagen

Es erfolgt eine Sichtung und Auswertung vorhandener Daten und Unterlagen, Begehungen vor Ort zu unterschiedlichen Zeiten zur Erfassung der verkehrlichen Situation und der Straßenraumgestaltung sowie ein Auftaktgespräch.

2.1.2 Verkehrserhebung / Erhebungskonzept

Aufbauend auf die bereits vorhandene Datengrundlage sind zur Aktualisierung der Verkehrsdaten weitere Verkehrserhebungen im Stadtgebiet sowie in den beteiligten Stadtteilen durchzuführen. Hierzu ist ein Erhebungskonzept zu entwickeln und mit der Auftraggeberin abzustimmen. Im Angebot sollen bis zu ■ Zählstellen angeboten werden. Dabei ist zu unterscheiden in Knotenstromzählungen, Querschnittszählungen und Zählstellen zur Fahrzeugverfolgung mit Kennzeichenerfassung. Die Erhebungen sollen jeweils über 24 Stunden am Werktag (Di., Mi. oder Do.) außerhalb von Ferien bzw. Feiertagen durch geeignete technische Systeme durchgeführt werden.

Wichtig ist zudem, dass die Bundesstraße B 3 in der Funktion als Zubringer zur Bundesautobahn A 5 ebenfalls im Erhebungskonzept berücksichtigt wird.

Neben dem Kfz-Verkehr, unterschieden nach Pkw, Schwerverkehr (> 3,5 t), Bus und Motorrad soll auch der Rad- und Fußverkehr in den Erhebungen berücksichtigt werden. Die Ergebnisse der Erhebungen sind anschaulich darzustellen.

Die Kosten für zusätzliche Zählstellen sollen optional angegeben werden (Knotenpunkte, Querschnitte).

Relevante Verkehrserhebungen und Verkehrsuntersuchungen aus den vergangenen drei Jahren werden zur Verfügung gestellt, siehe hierzu **Position 6.3**.

Zusätzlich sind im Mobilitätskonzept Aussagen zu den Verkehrsstärken des Verkehrs an Wochenenden zu treffen. Dazu sind an den ausgewählten Zählstellen zusätzliche Verkehrserhebungen an einem Wochenendtag über 24 Stunden außerhalb von Ferien bzw. Feiertagen durch geeignete technische Systeme durchzuführen. Die Differenzen der Verkehrsstärken und die Unterschiede der Zusammensetzung des Verkehrs Werktags / Wochenende sind für ausgewählten Zählstellen im Gebiet der Kernstadt und der Stadtteile zu ermitteln und darzustellen. Weitere Informationen und Verkehrsdaten zum Wochenendverkehr sollen durch Auswertung der Ergebnisse des Verkehrs Monitoring Hessen ermittelt werden. Neben der erhobenen durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke an Werktagen, Montag bis Freitag (DTVw) soll auch die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke über alle Wochentage, Montag bis Sonntag (DTV) im Rahmen der Analyse ermittelt und dargestellt werden. Im Ergebnis werden bei dieser Betrachtung Aussagen zum alltäglichen Berufsverkehr und ggf. zu vorhandenen Auffälligkeiten beim Wochenendverkehr im Straßennetz erwartet.

2.1.3 Haushaltsbefragung

Zur Ermittlung des heutigen Mobilitätsverhaltens/des Modal Split der Bürgerinnen und Bürger der Stadt Friedberg (Hessen) und deren Stadtteile soll eine Haushaltsbefragung durchgeführt werden. Die endgültige Größe der Stichprobe wird hierzu mit der Auftraggeberin abgestimmt. Die Anbieter werden gebeten in den jeweiligen Angeboten ihre Vorstellungen und Vorgehensweisen deutlich zu machen. Im Angebot sollen die Kosten für eine Stichprobe mit einer Aussendung von 5000 sowie optional von lediglich 2000 Befragungsbögen benannt werden. Die Aussendung muss nicht zwingend über Briefe geschehen, alternative Medien können auch Verwendung finden. Zudem sollen optional die Kosten für die Aussendung zusätzlicher Befragungsbögen angegeben werden. Neben der Aussendung von Fragebögen über Papiermedien soll zusätzlich eine digitale Beteiligung an der Haushaltsbefragung angeboten werden. Die Anforderungen des Datenschutzes (DSGVO) sind bei der Haushaltsbefragung zwingend einzuhalten und von dem Anbieter/der Anbieterin in geeigneter Form zusammen mit den Angebotsunterlagen nachzuweisen. Desweiterem sollen die Kosten für eine Auswertung von insgesamt 3000 Haushaltsbefragungen sowie optional die Kosten für jede weitere Auswertung angegeben werden, sollte es zu einer sehr hohen Rückmeldequote kommen.

2.1.4 Betriebsbefragung

Zusätzlich zur Haushaltsbefragung soll eine Befragung ausgewählter großer Betriebe, Unternehmen, Fachhochschulen und Schulen in der Stadt Friedberg (Hessen) durchgeführt werden. Im Fokus dabei stehen das Mobilitäts- und Pendlerverhalten der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie den Studentinnen und Studenten. Des Weiteren soll die strategische Ausrichtung und Entwicklung der Betriebe und Unternehmen beim betrieblichen Mobilitätsmanagement sowie bei der zukünftigen Gestaltung des firmeneigenen Fuhrparks erfragt werden. Zudem soll das vorhandene Angebot an nachhaltigen Mobilitätslösungen abgefragt werden.

Insgesamt sollen bis zu 20 der wichtigsten Betriebe, Unternehmen, Fachhochschulen und weiterführende Schulen sowie die gehörlosen und blinden Schulen befragt werden. Dabei soll die Befragung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter durch die Betriebe und Unternehmen selbst erfolgen. Der Anbieter/die Anbieterin entwickelt hierzu einen entsprechenden digitalen Fragebogen (PDF-Format beschreibbar) und wertet die ausgefüllten Fragebögen entsprechend aus. Die Vorgaben des Datenschutzes müssen dabei eingehalten und mit den Betrieben Unternehmen, Fachhochschulen und Schulen entsprechend abgestimmt werden. Im Angebot ist eine Auswertung von 1.000 Fragebögen zu kalkulieren. Die Kosten für die Auswertung zusätzlicher Fragebögen sollen optional angegeben werden. Die Auswahl der Unternehmen und Schulen erfolgt in Abstimmung mit der Auftraggeberin.

2.1.5 Erhebungen ruhender Verkehr

Für die Ausarbeitung eines Parkraumkonzeptes ist im Rahmen der Bestandsaufnahme das öffentlich zugängliche Parkraumangebot für PKW und für Fahrräder/Lastenfahrräder im Innenstadtbereich, in den Stadtteilen, an den Bahnhöfen, an der THM und in den Gewerbegebieten „Pfungstweide“, „Gießener Straße“ und „Straßheimer Straße“ zu erfassen und zu kartieren. Dabei sollen vor allem die öffentlichen

Stellplätze für PKW und Fahrräder/Lastenfahrräder im Straßenraum sowie auf ausgewählten öffentlichen Parkplätzen (Burgfeld, Ockstädterstraße) erhoben werden.

Wichtig dabei ist neben der Erfassung der Parkdauer der abgestellten Fahrzeuge und der Ermittlung der Auslastung der Stellplätze auch die Dokumentation der jeweils bestehenden Regelungen zur Parkdauer und der Parkgebühr. Formen der Bevorrechtigung einzelner Nutzergruppen (z. B. Anwohnerparken, Lastenräder, E-Ladeparkplätze) sind ebenfalls aufzunehmen. Die genaue Abgrenzung des Untersuchungsraumes sowie die Anzahl der zu erhebenden öffentlichen Stellplätze ist mit der Auftraggeberin abzustimmen.

Im Angebot sollen die Kosten für die Erhebung von insgesamt 800 öffentlichen Stellplätzen für PKW und Fahrräder im Innenstadtbereich, in den Stadtteilen, an den Bahnhöfen, an der THM und in den Gewerbegebieten „Pfungstweide“, „Gießener Straße“ und „Straßheimer Straße“ enthalten sein.

Darin eingeschlossen sind die Kosten für den Einsatz von Personal zur Durchführung der Erhebungen. Zusätzliche Kosten für die Erhebung weiterer öffentlicher Stellplätze sind optional zu benennen.

Die Parkraumerhebungen sind an repräsentativen Wochentagen (Di., Mi. oder Do.) außerhalb der Schulferien durchzuführen. Dabei ist die Belegung der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum im Tageszeitraum zwischen 6:00 und 20:00 Uhr mit geeigneten technischen Systemen zu erfassen. Bei der Kennzeichenerfassung sollen Pkw, Bus, Lkw, Sonderfahrzeuge und Krafträder unterschieden werden. Die Anforderungen des Datenschutzes (DSGVO) sind dabei einzuhalten und frühzeitig mit dem Datenschutzbeauftragten der Friedberg (Hessen) abzustimmen.

Als Ergebnis der Auswertung sind straßen- und gebietsbezogene Belegungsganglinien, Stellplatzumschlag, Stellplatzauslastung, Parkdauerverteilung sowie die Aufteilung der Parkraumnutzung auf die einzelnen Nachfragegruppen Bewohner, Berufstätige, Kunden und Besucher, abgeleitet aus Parkbeginn und Dauer der Parkvorgänge, tabellarisch und grafisch darzustellen.

Eine Übersicht der städtischen Parkieranlagen im öffentlichen Raum wird zur Verfügung gestellt. Die Stadtwerke Friedberg verfügen zudem über Daten zur Auslastung des City-Parkhauses. Diese Daten sind im Rahmen der Ausarbeitung zu prüfen und zu berücksichtigen.

2.1.6 ÖPNV-Erhebungen / Fahrgasterhebung

In Ergänzung zu den vorhandenen Daten zum ÖPNV, die von der „VGO“ sowie vom „ZOV“ (siehe auch Pos. 2.2.4) zur Verfügung gestellt werden können, sind im Stadtgebiet Fahrgasterhebungen und -befragungen auf 11 Stadtbuslinien sowie an 2 wichtigen bzw. hoch frequentierten Haltestellenpaaren im Zeitbereich zwischen 5:00 und 21:00 Uhr (werktags) durchzuführen. Bei Beauftragung sollen vor allem aktuelle Zahlen zur Besetzung und Auslastung der Busse auf den Stadtbuslinien sowie die Fahrtstrecken der Fahrgäste ermittelt werden. Bei den Haltestellen soll es sich um Haltestellen handeln, die im Verkehrsbereich Friedberg (Hessen) liegen und sowohl von den Stadtbuslinien als auch von ausgewählten überregionalen Linien angefahren werden. Die Fahrgasterhebung sowie die Fahrgastbefragung sollen getrennt voneinander sowie optional angeboten werden.

Zusätzlich ist das vorhandene Angebot im Schülerverkehr zu analysieren und weiterzuentwickeln. Hierbei sind vor allem die sogenannten E-Wagen (Ergänzungswagen), die explizit für Schülerinnen und Schüler an Schultagen in Ergänzung zum normalen Linienverkehr des Stadtbusses als Verstärker eingesetzt werden, zu betrachten. Fahrgasterhebungen und -befragungen sind auf den derzeit eingesetzten Linien zu den Schulanfangs- und Schulendzeiten durchzuführen. Der Fokus liegt hier vor allem auf der Anbindung der Stadtteile.

Der Nahverkehrsplan 2020 des für den Bereich des Zweckverbandes Oberhessischer Versorgungsbetriebe (ZOV) hat unverändert Gültigkeit.

Ein entsprechendes Erhebungskonzept für den Busverkehr ist zu entwickeln und mit der Auftraggeberin abzustimmen. Im Angebot soll das Honorar inklusive der Kosten für den Einsatz von Personal zur Durchführung der Erhebungen (Erhebungskosten) angegeben werden. Die Anforderungen des Datenschutzes (DSGVO) sind dabei einzuhalten und frühzeitig mit dem Datenschutzbeauftragten der Stadt Friedberg (Hessen) abzustimmen.

2.1.7 Bestandsanalyse und Handlungsnotwendigkeiten

Aufbauend auf der erfolgten Datensammlung ist eine Analyse der Bestandssituation mit aussagekräftiger Defizitanalyse und übersichtlichem Konfliktkatalog zu erarbeiten. Daraus abgeleitet werden Handlungsnotwendigkeiten aufgezeigt. Letztere sind zu priorisieren.

2.2 Leitbild, Erstellung Verkehrsmodell und Projekte

Die Leistungen dieser Bearbeitungsphase umfassen zunächst die Entwicklung eines verkehrs- und mobilitätsbezogenen Leitbildes in Abstimmung mit den kommunalpolitischen Gremien. Darauf aufbauend erfolgt die Entwicklung von Strategien und Projektideen und letztlich die Ausarbeitung von Projekten für die einzelnen Themenfelder (Modi). Beispielsweise sind die Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer, die Verbindung zu den Stadtteilen sowie der Durchgangsverkehr wichtige Themen für die Leitbilddiskussion. Das zu erarbeitende Leitbild soll des Weiteren den Anforderungen des SUMP nach einem langfristigen Leitbild mit einem klaren Umsetzungsplan folgen (SUMP Prinzip 5).

2.2.1 Entwicklung eines mobilitätsbezogenen Leitbildes

Auf Basis der Bestandsanalyse, der aufgezeigten Handlungsnotwendigkeiten und allgemeiner kommunaler Politikziele erfolgt die Entwicklung eines verkehrs- und mobilitätsbezogenen Leitbildes. Dieses ist unter Einbeziehung der kommunalpolitischen Gremien zu entwickeln und in den Gremien zu beschließen. Das Leitbild soll zumindest bis 2035, d.h. für die kommenden 10 Jahre, die politische Rahmenvorgabe für die Kreisstadt Friedberg (Hessen) liefern. Dabei sollen insbesondere Ziele nach dem SMART-Ansatz (spezifisch, messbar, akzeptiert, realistisch, terminierbar) entwickelt werden.

2.2.2 Verkehrsprognose 2035

Auf der Grundlage des Stadtentwicklungskonzeptes „ISEK“ sowie der geplanten Struktur- und Einwohnerentwicklung ist eine strukturbezogene Verkehrsprognose für den motorisierten Individualverkehr (MIV) sowie für den Umweltverbund (öffentliche Verkehrsmittel (Bahn, Bus und Taxis), nicht motorisierte Verkehrsträger (Fußgänger und private oder öffentliche Fahrräder) sowie Carsharing und Mitfahrzentralen) für das Jahr 2035 zu berechnen. Hierbei muss auch der Bevölkerungszuwachs durch den Ausbau der Konversionsfläche Ray Baracks mit 6.000 – 8000 Personen berücksichtigt werden. Diese regionale Verkehrsprognose ist mit der Prognose für die allgemeine Verkehrsentwicklung zu überlagern.

Im Bereich des ÖPNV bildet der „Nahverkehrsplan 2020“ den Rahmen und die Grundlage für die Planung und Weiterentwicklung des ÖPNV.

Die zukünftigen Entwicklungen und Konzepte im Bereich des ÖPNV sind bei der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes 2035 zu beachten und zu integrieren. Die Verkehrsprognose 2035 für den ÖPNV in Friedberg (Hessen) und die beteiligten Stadtteile ist entsprechend zu berechnen.

Die berechneten Verkehrsprognosen 2035 für den MIV und dem Umweltverbund bilden die Grundlage für die Verkehrsmodellierung sowie für die Ausarbeitung von Szenarien der Verkehrsentwicklung und sollen die aktuelle und zukünftige Leistungsfähigkeit des Mobilitätssystems darstellen und bewerten (SUMP Prinzip 4).

2.2.3 Erstellung Verkehrsmodelle

Für das Untersuchungsgebiet Friedberg (Hessen), die beteiligten Stadtteile sowie das weitere Umland ist aufbauend auf den Erhebungen der Haushaltsbefragung und der Betriebsbefragung ein intermodales Verkehrsnachfragemodell unter Berücksichtigung aller integrierten Verkehrsträger (SUMP Prinzip 6) zu entwickeln. Die Abgrenzung eines geeigneten Untersuchungsraumes ist dabei Aufgabe des Anbieters/der Anbieterin und ist im Angebot zu erläutern.

Die Kreisstadt Friedberg (Hessen) ist berechtigt, das erstellte Verkehrsmodell bestimmungsgemäß zu nutzen, zu verwenden und die Ergebnisse der Verkehrsmodellierung zu verbreiten. Die Auftraggeberin beabsichtigt die Pflege und Weiterentwicklung des Verkehrsmodells nicht selbst zu übernehmen, sondern in Zukunft, nach Abschluss des Mobilitätskonzeptes, extern betreuen zu lassen. Ein Anspruch

auf Weiterbeauftragung des Anbieters/der Anbieterin besteht bei diesem Punkt nicht. Entstehen für eine Weitergabe des Verkehrsmodells an Dritte Kosten, so sind diese im Angebot als Option zu beziffern.

Die unterschiedlichen Szenarien der Verkehrsentwicklung werden auf der Grundlage von Verkehrsmodellrechnungen (Verkehrssimulation) unter Einbeziehung der prognostizierten Verkehrsentwicklung, einer Verlagerung von Fahrtenanteilen des MIV auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr usw.), einer optimierten Verkehrslenkung und -steuerung sowie der geplanten Siedlungs- und Gewerbeentwicklung gebildet.

Im Analyse- und Prognosefall sowie in den Szenarien sind Verkehrsumlegungen im MIV sowie im ÖPNV vorzusehen.

Der Modal Split ist mindestens für die Verkehrsträger Pkw, Pkw-Mitfahrer, Fahrrad / Pedelec, Fußverkehr, ÖPNV zu ermitteln und darzustellen. Bei Bedarf sind in den Szenarien bei der Betrachtung des Modal Split weitere Verkehrsträger aufzunehmen.

2.2.4 ÖPNV, Intermodalität und alternative Mobilitätsformen

Dieser Themenbereich befasst sich mit dem Verkehrsangebot im öffentlichen Verkehr sowie den vorhandenen Infrastrukturen, wie z. B. den vier Bahnhöfen Friedbergs: Friedberg Süd, Dorheim und Bruchenbrücken sowie dem Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) am Friedberger Bahnhof und den Haltestellen der Buslinien im Stadtgebiet. Der ÖPNV mit Bussen und Bahnen im Wetteraukreis wird vom RMV, ZOV, der Deutschen Bahn AG bzw. VGO organisiert.

Die besonderen Aspekte und Herausforderungen bei der Attraktivität und der Weiterentwicklung des Schülerverkehrs sowie des Pendlerverkehrs sind darzustellen und entsprechende Maßnahmenvorschläge sind auszuarbeiten. Der Fokus liegt hierbei vor allem in einer guten Anbindung der Stadtteile an die Kernstadt sowie an die Schulstandorte im Stadtgebiet. Dazu sollen die vorhandenen Buslinien analysiert und Verbesserungsmöglichkeiten in Form von Zeitersparnis, Erhöhung der Fahrgastzahlen oder durch neue Haltestellen, unter Berücksichtigung der Option On-Demand-Verkehr, ausgearbeitet werden.

Vorhandene Daten zum Ticketing und den Abos im Busverkehr werden soweit vorhanden von den Unternehmen zur Verfügung gestellt. Diese gilt es zu sichten und entsprechend auszuwerten.

Auf der Grundlage der vorhandenen Daten und der Ergebnisse aus den Fahrgasterhebungen (Pos. 2.1.6) sind innovative und attraktive Konzepte für die Verbesserung und Weiterentwicklung des ÖPNV in Friedberg (Hessen) inklusive Stadtteile auszuarbeiten und darzustellen. Insbesondere die Verknüpfung des Bahnverkehrs mit dem innerstädtischen Busangebot, die Anbindung von zentralen Quell- und Zielorten, von Mobilitätspunkten sowie von Park & Ride-Anlagen stehen ebenso im Vordergrund wie die Nutzung alternativer Mobilitätsangebote und dem On-Demand-Verkehr.

2.2.4.1 Verortung Mobilitätsstationen

Alternative Formen der Mobilität, wie z.B. E-Car-Sharing, E-Bike-Sharing, On Demand-Verkehre, etc. können die Angebote des ÖPNV sinnvoll und attraktiv ergänzen. Entsprechende Potentialabschätzungen für neue, innovative Mobilitätsangebote sowie Mobilitätsstationen sind hierzu durchzuführen, Vor- und Nachteile sind zu benennen und Empfehlungen sind zu formulieren.

Alternative, mit regenerativen Energiequellen angetriebene Mobilitätsangebote, stehen dabei im Vordergrund. Eine vertiefende Betrachtung und Empfehlungen zur Weiterentwicklung und Förderung der Elektromobilität im Stadtgebiet werden erwartet.

2.2.5 Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr)

Der Förderung der Nahmobilität, d.h. des Fuß- und Radverkehrs, wird für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung in der Stadt Friedberg (Hessen), sehr große Bedeutung beigemessen. Die Verbesserung der Erreichbarkeiten relevanter Ziele im Fuß- und Radverkehr sowie die Durchgängigkeit und die Verkehrssicherheit der Verbindungen sind als oberste Ziele zu nennen. Die Barrierefreiheit im Fußwegenetz ist zu untersuchen und Verbesserungsmöglichkeiten herauszuarbeiten. Dabei sind insbesondere auch die Verknüpfungspunkte mit den Haltestellen des ÖPNV sowie die Schulwege zu betrachten.

Das Angebot für den Radverkehr und die Barrierefreiheit soll sowohl im Stadtgebiet Friedberg (Hessen) als auch in den Stadtteilen verbessert werden.

Zu bewerten sind dabei auch die Hauptradwegeverbindungen zu den Nachbarkommunen, zwischen den Stadtteilen und dem Stadtgebiet Friedberg (Hessen) sowie zwischen den Stadtteilen untereinander. Die Anknüpfungspunkte der Radwege im Einzugsgebiet der Stadt Friedberg (Hessen) an das überörtliche Radwegenetz Hessens sind zu prüfen und ggf. durch ergänzende Maßnahmenempfehlungen zu optimieren.

Zudem sollen die vorhandenen Schulwegpläne und Rad-Schulwegpläne mit in die Konzeption einbezogen werden. Vorhandene und zukünftige Problem- oder Gefahrenpunkte auf dem Schulweg sind im Rahmen der Gesamtkonzeption nach Möglichkeit zu verbessern. Die Ergebnisse der Überprüfungen und die Vorschläge zur Optimierung und Verbesserung von Problemstellen sind in einem Konfliktkatalog zu erläutern und in einem Übersichtsplan darzustellen.

Darüber hinaus sollen Maßnahmen zur Verbesserung der infrastrukturellen Einrichtungen, wie z. B. die Erhöhung der Anzahl an Radabstellanlagen oder die Errichtung von Servicestationen im Stadtgebiet und in den Stadtteilen vorgeschlagen werden. Hier sind auch die Entwicklungen im Bereich der Elektromobilität (Pedelec, E-Bike und E-Lastenräder) einzubinden.

2.2.5.1 Ruhender Fahrradverkehr

Der Aspekt des „ruhenden Fahrradverkehrs“ hat grundsätzlich große Bedeutung in der Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmenden und soll durch die Entwicklung von Parkraumkonzepten für den Innenstadtbereich auf die zukünftigen Ziele und Anforderungen der Stadtentwicklung ausgerichtet werden. Im Parkraumkonzept soll aufbauend auf den vorhandenen Daten und den ergänzenden Bestanderhebungen ein Vorschlag für die zukünftige Einteilung des Innenstadtbereiches in Parkzonen für Fahrräder gemacht werden. Kreative Lösungen durch Nutzung von z.B. Fahrradparkhäusern, Fahrradboxen und mobile Lösungen können in der Planung mit einbezogen werden.

Ergeben sich während der Bearbeitung des Mobilitätskonzeptes Erkenntnisse oder Hinweise, dass es in den anderen Gebieten oder Stadtteilen Engpässe oder Probleme beim Thema Fahrradabstellanlagen gibt, werden diese aufgenommen und als Grundlage für weitere Untersuchungen dokumentiert.

2.2.5.2 Konzept Mitfahrerbanke

Eine nachhaltige Verkehrsanbindung zwischen den Stadtteilen und der Kernstadt wird für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung eine erhebliche Bedeutung beigemessen. Dabei wird die Idee des „Mitfahrbank-Konzept“ als gute Ergänzung zum ÖPNV gesehen. Somit soll innerhalb des Mobilitätskonzeptes der Bedarf ermittelt, geeignete Standorte benannt und Verbesserungsmöglichkeiten herauszuarbeiten werden. Dabei sind insbesondere auch die Verknüpfungspunkte mit den Haltestellen des ÖPNV oder geeignete Stellen für Mobilitätsstationen zu betrachten.

2.2.6 Steuerung motorisierter Individualverkehr (MIV), einschließlich ruhender Verkehr

Beim motorisierten Individualverkehr stehen primär eine umweltorientierte Steuerung und Lenkung sowie die Gleichberechtigung des Individualverkehrs durch den Ausbau und die Förderung alternativer Angebote im Fokus der Betrachtung. Die zukünftigen Entwicklungen in der Elektromobilität und bei anderen alternativen Antriebsarten sind in die Konzeption mit einzubeziehen.

Der Ausbau des bestehenden Straßennetzes sowie neue Netzergänzungen stehen im Stadtgebiet Friedberg (Hessen) bis 2035 nicht im Vordergrund. Bereits in Planung und Bau befindliche Verkehrsinfrastrukturprojekte sind bei der Ausarbeitung des Mobilitätskonzeptes allerdings zu beachten und zu integrieren.

Ein essentielles Thema im Bereich des motorisierten Individualverkehrs ist die Erstellung von Maßnahmen zur Verringerung der Lärm- und Luftschadstoffbelastungen durch Verstärkung des Verkehrsflusses. Die Zielsetzung sollte in einem effizienten Verkehrsmanagement liegen, das zu einer Verkehrsreduzierung sowie zu einer Optimierung der Verkehrslenkung und -steuerung führt. Durchgangsverkehr soll von der Kernstadt und den Ortsteilen ferngehalten werden. Hierbei sind, neben

gezielten Vorschlägen zur Optimierung der Lichtsignalsteuerungen und zur intelligenten Verkehrslenkung, insbesondere die Aspekte des Mobilitätsmanagements und Parkleitsystems zu betrachten. Um die Belastung durch überregionalen Verkehr zu reduzieren, sind u.a. vorgelagerte Umleitungen darzustellen.

2.2.6.1 Ruhender motorisierter Verkehr

Der Aspekt des „ruhenden Verkehrs“ hat grundsätzlich große Bedeutung und soll durch die Entwicklung von Parkraumkonzepten für den Innenstadtbereich auf die zukünftigen Ziele und Anforderungen der Stadtentwicklung ausgerichtet werden. Im Parkraumkonzept soll aufbauend auf den vorhandenen Daten und den ergänzenden Bestanderhebungen ein Vorschlag für die zukünftige Einteilung des Innenstadtbereiches in Parkzonen gemacht werden.

Ergeben sich während der Bearbeitung des Mobilitätskonzeptes Erkenntnisse oder Hinweise, dass es in der Kernstadt oder Stadtteilen Engpässe oder Probleme beim Thema Parken gibt, werden diese aufgenommen und als Grundlage für weitere Untersuchungen dokumentiert.

Zudem sollen im Mobilitätskonzept Ideen und Möglichkeiten für eine Mehrfachnutzung bestehender Parkierungsanlagen und der P+R-Plätze an Werktagen für den Berufsverkehr und an Wochenenden für den Freizeitverkehr aufgezeigt werden. Sollte durch die erstellten Verkehrsprognosen für vorhandene Parkplätze Erweiterungspotenzial ermittelt werden, sind dies ebenfalls herauszuarbeiten.

Ein wesentlicher Punkt beim „ruhenden Verkehr ist die Erstellung eines Parkleitsystems für die Innenstadt. Mit bedarfsgerechten Vorschlägen und Maßnahmen soll ein zukunftsfähiges Parkleitsystem gestaltet werden. Dies schließt eine flächendeckende Erfassung der stadtweiten Stellplätze und eine darauf aufbauende innovative Informationsvermittlung an die Verkehrsteilnehmer ein. Letzteres soll den Parksuchverkehr reduzieren werden. Für die ausgewiesenen öffentlich zugänglichen Parkplätze und Parkgaragen sowie Stellplätze im innerstädtischen Straßenraum im Innenstadtbereich sollte auch eine Ergänzung und Optimierung der dynamischen Beschilderung erfolgen, einschließlich innovativer Information der Verkehrsteilnehmer, z.B. via App.

Für städtische Großveranstaltungen auf der Seewiese oder im Innenstadtgebiet (3 bis 4 Veranstaltungen pro Jahr) ist ein Parkkonzept zu entwickeln, welches in das Parkleitsystem integriert werden kann.

Das Konzept für ein Verkehrsmanagement in der Innenstadt sollte in einen ersten Schritt und mit Blick auf eine kurz- bis mittelfristige Umsetzung das Aufzeigen von Potenzialen zur Optimierung der Verkehrslenkung und Verkehrssteuerung - mit modernen und nachhaltigen Lösungsansätzen (technisch und funktional) - bei möglichst geringem Infrastrukturausbau zum Inhalt haben. Insbesondere im Zusammenhang mit Maßnahmen zur der Verkehrslenkung und Verkehrssteuerung, welche auf eine Verstetigung und Harmonisierung des Verkehrsflusses abzielen sind kurzfristig nachhaltige Effekte zur Verringerung von Lärm und Luftschadstoffen zu erwarten. Diese Maßnahmen sind idealerweise Bestandteil eines Verkehrsmanagements, so das gesamtheitliche und netzbezogene Maßnahmenwirkungen erzielbar sind. Verbunden damit sind Entwicklung und Aufbau von innovativen Formen der Informationsvermittlung, z.B. via Mobilitätsportal oder über die Kommunikation zwischen Fahrzeugen und deren Umgebung.

Weiterführend sind zur Entlastung sensibler Bereiche in der Gesamtstadt sowie des Klimaschutzes organisatorische Maßnahmen zu entwickeln, welche auf eine mittel- bis langfristige Umsetzung abzielen. Alle drei Planungshorizonte sind auf zukunftsorientierte und nachhaltige Verbesserungen der innerstädtischen Verhältnisse auszurichten.

2.2.7 Infrastruktur Elektromobilität

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes soll das Angebot an öffentlich zugänglichen E-Ladestationen verbessert und der Aufbau und die Nachverdichtung der öffentlichen Ladeinfrastruktur im Stadtgebiet und in den Stadtteilen konkretisiert werden. Hierzu ist der Bestand an öffentlicher Ladeinfrastruktur sowie der Bestand an Ladeinfrastruktur in den öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen der Stadtwerke Friedberg und der Oberhessische Versorgungsbetriebe AG im Gebiet der Verwaltungsgemeinschaft aufzunehmen und zu analysieren. Zu beachten sind dabei außerdem die bestehenden Ladepunkte in den umliegenden Kommunen. Eine Abstimmung mit den Stadtwerken Friedberg sowie der Oberhessische Versorgungsbetriebe AG und deren Planungen zum Thema Ladeinfrastruktur und Elektromobilität ist erforderlich.

Mit einer Potentialabschätzung ist zu ermitteln, welche Ladeinfrastruktur und welche Standorte für eine deutliche Steigerung des elektrischen Anteils des Verkehrs in der Verwaltungsgemeinschaft notwendig sind. Die Betrachtung soll getrennt nach Ladepunkten für das Normalladen(AC) und für das

Schnellladen (DC) erfolgen. Die ermittelten Potentialflächen für Ladepunkte im Stadtgebiet sind in einem Übersichtsplan (Heatmap) anschaulich darzustellen. Auf dieser Grundlage ist der zukünftige Bedarf an Ladestationen im Stadtgebiet sowie in den Stadtteilen abzuschätzen. Nach Abstimmung der ermittelten Potentialflächen mit den Stadtwerke Friedberg und den Oberhessischen Versorgungsbetrieben ist für die einzelnen Standorte eine Mikroanalyse durchzuführen und eine Priorisierung auszuarbeiten.

2.3 Maßnahmen- und Handlungskonzept

In Zusammenfassung der Erkenntnisse aus der Bearbeitung der Positionen 2.1 und 2.2 werden eine Wirkungsanalyse der Maßnahmen sowie die Bewertung und Darstellung des Maßnahmenkonzeptes erstellt. Die Bewertungskriterien werden dabei in Abstimmung mit der Auftraggeberin festgelegt. Im Ergebnis wird ein integriertes Handlungskonzept für die Verkehrsarten und eine gutachterliche Empfehlung erwartet. Unter Berücksichtigung einer nachhaltigen Mobilität unter Betrachtung der verkehrlichen Wechselwirkung mit dem Umland sind innovative und intermodale Ansätze dabei ausdrücklich erwünscht und einzubeziehen (SUMP Prinzip 1).

Beim Handlungskonzept soll in einem Realisierungskonzept zwischen kurzfristiger zu realisierenden und eher mittel- bis langfristiger Maßnahmen unterschieden werden. Die Kosten und die Planungszeiträume für die einzelnen Maßnahmen sind abzuschätzen und in einem Gesamtkostenplan zu beziffern.

2.3.1 Optional: Monitoring und Evaluation

Die nach Kapitel 2.3 entstandenen Maßnahmen sollen optional im Rahmen einer Testphase und eines Evaluierungsprozesses vom beauftragten Planungsbüro begleitet werden. Die Umsetzung eines nachhaltigen urbanen Mobilitätsplans muss genau überprüft werden. Die Fortschritte beim Umsetzen der Planzielsetzungen werden regelmäßig abhängig von den gewählten Leistungsindikatoren überprüft. Geeignete Vorbereitungen sind erforderlich, um den rechtzeitigen Zugriff auf die einschlägigen Daten und Statistiken zu gewährleisten.

Das kontinuierliche Monitoring der Maßnahmenumsetzung macht es möglich, Ziele zu überprüfen und gegebenenfalls bei der Umsetzung Korrekturen vorzunehmen (SUMP Prinzip 7). Die Bewertungskriterien werden dabei in Abstimmung mit der Auftraggeberin festgelegt.

2.4 Projektmanagement

Der Planungsprozess des Mobilitätskonzeptes 2035 ist gemeinsam mit der Stadt Friedberg (Hessen) und den Stadtteilen zu entwickeln. Von der Stadtverwaltung werden die organisatorischen Rahmenbedingungen innerhalb der Verwaltung und im Dialog mit den politischen Gremien und der Öffentlichkeit festgelegt. Eine Integration der Fachämter der Stadt, Experten, Akteure der Stadt, Fachbehörden, Verkehrsverbänden und der Polizei ist ebenso vorzusehen, wie die Beteiligung der Öffentlichkeit anderen Kommunen und der Gremien der Stadt Friedberg (Hessen) (SUMP Prinzip 2). Eine nachvollziehbare und transparente Projektdurchführung durch den Anbieter/die Anbieterin wird vorausgesetzt. Inklusive Bestandteile des Projektmanagements sind insbesondere:

- Regelmäßige interne Besprechungen
- Planungsgespräche mit externen fachlich Beteiligten (z.B. Landratsamt, Regierungspräsidium, Bahn AG, VGO GmbH, Stadtwerke Friedberg GmbH, OVAG, Nachbarkommunen etc.)
- Präsentation in politischen Gremien der Stadt und der Verwaltungsgemeinschaft
- Öffentlichkeitsveranstaltungen (Angedacht ist eine Auftakt-, eine Abschluss-, sowie in jedem Stadtteil eine Beteiligungsveranstaltung. Die Beteiligungsveranstaltungen sind optional anzubieten.)
- Dokumentation der Termine

Die im Zuge der Bearbeitung des Mobilitätskonzeptes 2035 notwendige Projektkoordination ist Aufgabe des Anbieters/der Anbieterin und in die Kalkulation mit einzubeziehen. Sie wird nicht gesondert vergütet. Hierzu gehören auch erforderliche Arbeitsgespräche und Abstimmungen mit externen Beteiligten außerhalb der regelmäßigen Projektbesprechungen.

Bei der Kalkulation der Projektbesprechungen und Präsentationstermine sind Vor- und Nachbereitung, Moderation, sowie die Reise und Übernachtungskosten mit einzurechnen. Die Vergütung erfolgt unabhängig von der Anzahl der teilnehmenden Personen.

2.4.1 Interne Besprechungen

Es sind regelmäßige Projektbesprechungen bei der Stadt Friedbergverwaltung geplant. Deren Vor- und Nachbereitung ist Aufgabe des Anbieters/der Anbieterin. Projektbesprechungen sind nach Erfordernis mittels entsprechender Planunterlagen und Präsentationen vorzubereiten, welche mit einem entsprechenden zeitlichen Vorlauf vor dem Termin einem zu definierenden Teilnehmerkreis zur Verfügung zu stellen sind. Der Anbieter/die Anbieterin übernimmt die Terminorganisation und lädt bei Erfordernis und in Abstimmung mit der Stadt ggf. weitere externe Teilnehmer mit ein.

Die Projektbesprechungen sind durch den Anbieter/die Anbieterin zu dokumentieren. Die Protokolle sind nach der Besprechung einem noch zu definierenden Ansprechpartner bei der Stadt Friedberg zur Freigabe vorzulegen. Nach erfolgter Einarbeitung der Änderungen mit entsprechender Freigabe durch die Auftraggeberin ist das Protokoll an alle Gesprächsteilnehmer zu versenden. Die Verteilung des Protokolls per E-Mail ist dabei ausreichend.

2.4.2 Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Öffentlichkeit wird in die Konzepterarbeitung einbezogen (SUMP Prinzip 3). Dafür ist die Durchführung von Öffentlichkeitsveranstaltungen erforderlich. Dies ist jeweils am Beginn des Planungsprozesses sowie in der Phase des integrierten Handlungskonzeptes geplant. Der Anbieter/die Anbieterin übernimmt die Vorbereitung (Aufbereitung der Präsentation bzw. Planunterlagen) und Präsentation sowie die Nachbereitung (Protokollierung) der Veranstaltung. Die Präsentation erfolgt ebenfalls durch den Projektleiter und ggf. unter Hinzuziehung weiterer fachkundiger Projektbearbeiter. Die Moderation der Öffentlichkeitsveranstaltungen wird durch einen Moderator/eine Moderatorin durchgeführt, der/die, vom Anbieter bereitgestellt wird.

Begleitet werden soll die Projektentwicklung bereits im Schritt der Bestandserhebung und Analyse durch mindestens eine Auftaktveranstaltung und eine Fragebogenaktion (Haushaltsbefragung), um die Mobilitätsbedürfnisse der Einwohner/der Einwohnerinnen heute und in Zukunft zu erheben. Der Inhalt des Fragebogens ist vom Anbieter/der Anbieterin zu erarbeiten (mit der Stadt abzustimmen), durchzuführen und auszuwerten. Der Druck und die Verteilung der Fragebögen sind im Angebot zu kalkulieren. Ggf. ist eine Verteilung der Fragebögen über die Wetterauer Zeitung bzw. die örtlichen Mitteilungsblätter möglich. Die Kosten hierfür sind ebenfalls zu kalkulieren.

Die Ergebnisse der Befragungen finden Berücksichtigung in der Erarbeitung des Verkehrsmodells und des Maßnahmen- und Handlungskonzeptes. Im Rahmen der Erarbeitung des Maßnahmen- und Handlungskonzeptes sind ebenfalls mindestens ein geeignetes Beteiligungsformat der Öffentlichkeitsbeteiligung durchzuführen. Innerhalb einer Abschlussveranstaltung sollen dann das fertige Mobilitätskonzept der Öffentlichkeit vorgestellt werden.

2.4.3 Dokumentation

Sämtliche Planungsschritte und -ergebnisse des Mobilitätskonzeptes 2035 sind im Rahmen der Dokumentation umfassend aufzubereiten (SUMP Prinzip 8). Bestandteile der Dokumentation sind:

- Detaillierter Schlussbericht
- Zeichnerische, grafische und tabellarische Darstellungen (Anlagen)
- Kurzfassung zzgl. ausgewählter grafischer/tabellarischer Anlagen
- Protokolle
- Datensätze aus dem Verkehrsmodell

Die Dokumentation ist im ersten Schritt als Abstimmungsfassung in einfacher gedruckter Ausfertigung sowie digital der Stadt Friedberg zu übergeben. Nach erfolgtem Abstimmungsverlauf der Dokumentation und Freigabe ist der Stadt Friedberg die Endfassung der Dokumentation gedruckt (6 Exemplare) und digital zur Verfügung zu stellen. Die Übergabe der zeichnerischen, grafischen und tabellarischen Darstellungen erfolgt als PDF-Datei sowie in den jeweiligen Originalformaten (z.B. DXF, Office-Formate, VISUM).

3 Referenzen und Bearbeiter-Team

Die vorstehend beschriebenen Untersuchungsinhalte stellen spezifische Anforderungen an das vom Anbieter/der Anbieterin zusammenzustellende Bearbeiter-Team. Diese können ggf. über die Arbeitsschwerpunkte und Erfahrungen einzelner Gutachter oder Ingenieurbüros hinausgehen. Arbeitsgemeinschaften können daher notwendig bzw. sinnvoll sein; diese sind im Rahmen der Ausschreibung zugelassen bzw. werden begrüßt.

Soweit Arbeitsgemeinschaften anbieten, ist eine federführende Person zu benennen, die als Ansprechpartner für die Stadt Friedberg und die weiteren Beteiligten fungiert.

Projektsprache ist Deutsch – Schriftwechsel, Berichte und Präsentationen sind sämtlich in deutscher Sprache zu erbringen. Soweit Anbieter/Anbieterinnen weitere, ggf. auch internationale Partner in ihr Projektteam einbinden, ist darzulegen, wie die interne Projektorganisation und Kommunikation geplant ist und wie sichergestellt wird, dass die damit bezweckte Einbeziehung internationaler Erfahrungen ohne wesentliche Einschränkungen möglich ist.

Anbieter/Anbieterinnen müssen ihre spezifischen Erfahrungen mit den beschriebenen Themengebieten dokumentieren und die dafür vorgesehenen Bearbeiter/Bearbeiterinnen benennen. Die Umsetzungskompetenz des Anbieters/der Anbieterin stellt einen zusätzlichen Teilaspekt dar, der in die Gesamtbewertung eingeht.

Die Teamdokumentation sollte die Lebensläufe des Bearbeiter-Teams in einem standardisierten Format in deutscher Sprache beinhalten. Die Darstellung von Referenzen sollte schwerpunktmäßig aktuelle Projekte der letzten 5 Jahre umfassen. Maximal 3 ausgewählte Referenzprojekte sind dabei in Form von Projektblättern zu beschreiben und darzustellen, die auch Auskunft über das Projektvolumen, das bearbeitete Leistungsspektrum und die Ansprechpartner beim jeweiligen Auftraggeber geben.

4 Honorar und Bearbeitungszeitraum

Der Anbieter/die Anbieterin liefert im Rahmen der Angebotsunterlagen eine detaillierte Darstellung, aus der die Honorarverteilung auf einzelne Arbeitspakete sowie der zugrunde gelegte Zeiteinsatz bzw. die Stundenhonorare erkennbar sind. Ebenso ist darzulegen, welche Honoraranteile auf Vor-Ort-Termine, inklusive der damit verbundenen Vor- und Nachbereitung sowie der Reisekosten, entfallen. Zusätzlich soll die Kosten- und Honorarermittlung (Anlage) ausgefüllt werden.

Eine kurzfristige Arbeitsaufnahme nach der Beauftragung ist erwünscht. Der gesamte Bearbeitungszeitraum erstreckt sich dann auf 24 Monate. Hierbei wird seitens der Stadt Friedberg eine zweistufige Bearbeitung gewünscht, die kurzfristige und mittel- bis langfristige Maßnahmen unterscheidet.

Der Anbieter/die Anbieterin liefert im Rahmen der Angebotsunterlagen einen ersten Vorschlag zum Zeitplan der Bearbeitung des Mobilitätskonzeptes 2035.

4.1 Geforderte Bewerbungsunterlagen:

1. Referenzliste gleichartiger Projekte (Art, Umfang, Ansprechpartner/in) des Planungsbüros
2. Benennung der verantwortlichen Personen für die Erbringung der Dienstleistung, ihre Berufserfahrung, Qualifikation und ihrer Referenzliste gleichartiger Projekte (Art, Umfang, Ansprechpartner/in)
3. Zeitplan und Methodik für die Durchführung der Planungsleistungen
4. Konzept zum Termin- und Kostenmanagement
5. Konzept zur öffentlichen Beteiligung
6. Ausgefüllte Tabelle Kosten- / Honorarermittlung Mobilitätskonzept der Stadt Friedberg (Hessen) (Anlage)

Die drei Anbieter mit den höchsten Zwischenpunktzahlen werden zu einem Vorstellung-/Präsentationstermin eingeladen. Hiervon kann abgewichen werden, wenn die erreichten Zwischenpunktzahlen Abstände (> 100 Punkten) aufweisen und somit eine Platzierungsverbesserung aufgrund der Präsentation ausgeschlossen werden kann.

7. Geforderter Inhalt der Präsentation (max. 45 Min)
 - a. Vorstellung des Planungsbüros und des Projektteams (Erfahrungen, Referenzen und Qualifikationen)
 - b. Detaillierte Darstellung von einem vergleichbaren Referenzprojekt
 - c. Detaillierte Darstellung des Zeitplanes und des Vorgehens /Methodik
 - d. Darstellung der geplanten Einbindung der Öffentlichkeitsarbeit

Für die Erstellung der Angebotsunterlagen sowie für die Präsentation werden keine Kosten übernommen.

5 Vergabeverfahren und Angebotsevaluierung

Auf einen vorgeschalteten Teilnahmewettbewerb wird verzichtet. Die interessierten Anbieter haben ihre Qualifikation für die Aufgabenstellung im Honorarangebot nachzuweisen.

Die Evaluierung eingegangener Angebote wird anhand nachstehender Kriterien erfolgen:

Honorar ■ % (■ Punkte) der Gesamtwertung

Beim Kriterium Honorar werden dabei der angebotene Festpreis (max. ■ Punkte), die dem Festpreisangebot zugrundeliegenden Stundensätze (max. ■ Punkte) sowie die für Zusatzleistungen angebotenen Stunden- bzw. Tagessätze (max. ■ Punkte) bewertet. Jeweils wird der prozentuale Abstand zum niedrigsten Gesamthonorar = prozentualer Punkteabstand bewertet.

- Organisation / Kompetenz / Erfahrung ■ % (■ Punkte) der Gesamtwertung

Detaillierte Vorstellung und Zusammensetzung des Projektteams und deren Qualifikation (max. ■ Punkte)

- Ungenügende Darstellung des Projektteams, kaum Informationen, wenig Inhalt,
- Teilweise geringer Informationsgehalt der Darstellung, lediglich Standardinformationen,
- Nur Standardinformationen oder wenige zusätzliche Inhalte zum Projektteam,
- Gute Nachvollziehbarkeit, Schlüssige Zusammensetzung und konkrete Darstellung des Projektteams,
- Hervorragende Darstellung, sehr gute Informationsgehalt und Praxisbezug sehr gute Nachvollziehbarkeit der Zusammenstellung des Projektteams,

Projektorganisation (max. ■ Punkte)

Intern und extern, d.h. gegenüber dem Auftraggeber und der Öffentlichkeit

- Ungenügende Darstellung der Projektorganisation, kaum Informationen, wenig Inhalt,
- Teilweise geringer Informationsgehalt der Darstellung, lediglich Standardinformationen,
- Nur Standardinformationen oder wenige zusätzliche Inhalte der Projektorganisation,
- Gute Nachvollziehbarkeit, Schlüssige und konkrete Darstellung der Projektorganisation,
- Hervorragende Darstellung, sehr gute Informationsgehalt und Praxisbezug sehr gute Nachvollziehbarkeit der Projektorganisation,

Berufserfahrung der Projektleitung (max. ■ Punkte)

- keine Federführende Projektleitung in vergleichbaren Projekten
- Federführende Projektleitung in vergleichbaren Projekten über einen Zeitraum von einem Jahr,
- Federführende Projektleitung in vergleichbaren Projekten über einen Zeitraum von zwei Jahren,
- Federführende Projektleitung in vergleichbaren Projekten über einen Zeitraum von drei Jahren,
- Federführende Projektleitung in vergleichbaren Projekten über einen Zeitraum von vier Jahren,
- Federführende Projektleitung in vergleichbaren Projekten über einen Zeitraum von fünf Jahren,

- Methodik / Projektverständnis ■ % (■ Punkte) der Gesamtwertung

Methodik (max. ■ Punkte)

- Ungenügende Darstellung der Methodik, kaum Informationen, wenig Inhalt.
- Teilweise geringer Informationsgehalt der Darstellung, lediglich Standardinformationen.
- Nur Standardinformationen oder wenige zusätzliche Inhalte der Methodik
- Gute Nachvollziehbarkeit, Schlüssige und konkrete Darstellung der Methodik
- Hervorragende Darstellung, sehr gute Informationsgehalt und Praxisbezug sehr gute Nachvollziehbarkeit der Methodik

#

Projektverständnis (max. ■ Punkte)

- Nichterfüllung bzw. eine mangelnde, eine Bewertung nicht zulassende Dokumentation
- Teilweise, aber nicht ausreichende Erfüllung und Darstellung
- Ausreichende, durchschnittliche Erfüllung und Darstellung
- Gute, überdurchschnittliche Erfüllung und Darstellung
- Sehr gute, weit überdurchschnittliche Erfüllung und Darstellung

- Zeitplan ■ % (■ Punkte) der Gesamtwertung

- Ungenügende Darstellung der Zeitplanung, kaum Informationen, wenig Inhalt.
- Teilweise geringer Informationsgehalt der Darstellung, lediglich Standardinformationen.
- Nur Standardinformationen oder wenige zusätzliche Inhalte der Zeitplanung
- Gute Nachvollziehbarkeit, Schlüssige und konkrete Darstellung der Zeitplanung
- Hervorragende Darstellung, sehr gute Informationsgehalt und Praxisbezug sehr gute Nachvollziehbarkeit der Zeitplanung.

- Präsentation ■ % (■ Punkte der Gesamtwertung)

- Ungenügende Darstellung, kaum Informationen, wenig Inhalt.
- Teilweise geringer Informationsgehalt, lediglich Standardinformationen.
- Nur Standardinformationen oder wenige zusätzliche Inhalte
- Gute Nachvollziehbarkeit, Schlüssige und konkrete Darstellung
- Hervorragende Darstellung, sehr gute Informationsgehalt und Praxisbezug sehr gute Nachvollziehbarkeit.

Nach Eingang der Angebote erfolgt zunächst eine Bewertung anhand der vier erstgenannten Kriterien:

- Honorar
- Organisation / Kompetenz / Erfahrung
- Methodik / Projektverständnis
- Zeitplan

, d.h. es können zunächst maximal 90% (900 Punkte) der möglichen Gesamtpunktzahl (1000 Punkte) erreicht werden.

Anschließend werden die drei Anbieter mit den höchsten Zwischenpunktzahlen zu einem Vorstellung-/Präsentationstermin eingeladen. Hiervon kann abgewichen werden, wenn die erreichten Zwischenpunktzahlen Abstände (> 100 Punkten) aufweisen und somit eine Platzierungsverbesserung aufgrund der Präsentation ausgeschlossen werden kann.

Die Präsentation soll alle Kriterien von Kapitel 4.1 enthalten und wird innerhalb des vor-Ort Termins von fünf Personen aus der Stadtverwaltung nach den unter Kapitel 5 aufgelisteten Kriterien bewertet.

Anschließend werden alle Punkte zusammengezählt und der Anbieter mit der höchsten Punktzahl wird dem Magistrat zur Beschlussfassung der Vergabeentscheidung vorgestellt.

6 Termine und ergänzende Festlegungen

6.1 Termine

Alle Unterlagen sind dem Auftraggeber digital als PDF, DWG/DXF-Datei zu übergeben. Das Urheberrecht geht mit Übergabe der Unterlagen auf den Auftraggeber über.

Präsentationen der bestplatzierten Anbieter (voraussichtlich 3 Anbieter) sind im Zeitraum von 3 Wochen nach Ende der Angebotsphase vorgesehen, eine Anwesenheit des vorgesehenen Projektleiters ist zwingend vorzusehen. Eine Information der Anbieter erfolgt zeitnah nach Ende der Angebotsphase. Die abschließende Vergabeentscheidung erfolgt durch Beschlussfassung durch den Magistrat.

6.2 Urheberrecht

Die Stadtverwaltung Friedberg ist berechtigt das Mobilitätskonzept bestimmungsgemäß zu nutzen, zu verwenden und zu verbreiten. Ein Anspruch auf Weiterbeauftragung, z.B. mit der Realisierung im Konzept erarbeiteter Maßnahmen entsteht nicht.

6.3 Materialien

Folgende Materialien können von der Auftraggeberin mit Auftragsvergabe bereitgestellt werden:

- Daten aus dem Geo-Informationssystem (GIS)
- Orthofoto
- Digitale Stadtgrundkarte der Stadt Friedberg (Hessen) und den Stadtteilen
- Regionaler Flächennutzungsplan
- Zählungen des Kfz-Verkehrs an allen bisher erhobenen Knotenpunkten und Querschnitten im Bereich des Stadtgebietes aus den letzten fünf Jahren
- Übersichten und Daten zu städtischen Parkieranlagen und zum Anwohnerparken (soweit vorhanden)
- ÖPNV Informationen (soweit vorhanden)
- Relevante Verkehrsuntersuchungen im Untersuchungsraum
- Städtebauliche Vorhaben

Angaben zu geplanten Straßen- und Infrastrukturprojekten

- Konzept Umgestaltung Kaiserstraße
- Informationen zur geplanten Entwicklung der Konversionsfläche Ray Barracks
- Machbarkeitsstudie FRM 6

7 Ansprechpartner



Tom Hasport
Mobilitätsmanager / Abteilung Tiefbau

Magistrat der Kreisstadt Friedberg (Hessen)
Amt für Stadtentwicklung, Liegenschaften u. Rechtswesen
Große Klostergasse 6
61169 Friedberg (Hessen)

Tel. +49(0)603188270
Mail: tom.hasport@friedberg-hessen.de

Anmerkung:

**Für die Erstellung eines nachhaltigen integrierten
Mobilitätskonzepts wird eine Gründung eines
Lenkungskreises o.ä. empfohlen. Dies kann ggf. durch den
Auftragsnehmer erfolgen.**