**Aufforderung**

**Zur Erstellung eines Angebotes**

Erarbeitung

# Mobilitätskonzept für die Stadt Krefeld

KREFELD AM RHEIN

Stadt wie Samt und Seide

Fachbereich Stadtplanung

# 1 Ausgangssituation und Abgrenzung Untersuchungsbereich

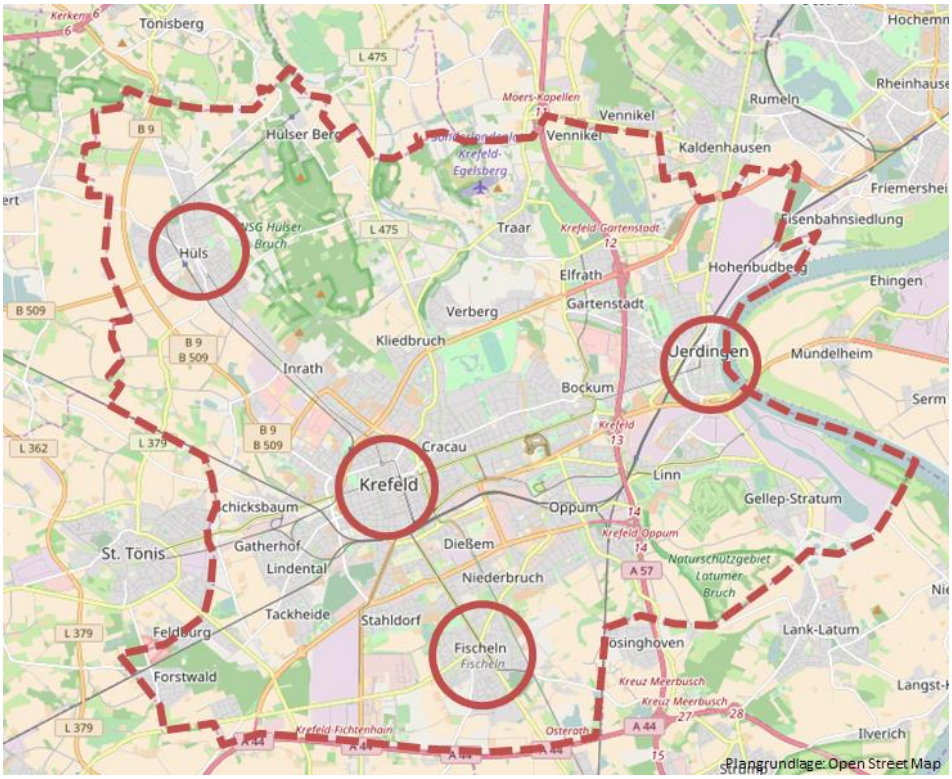
Gemäß Beschluss des Ausschusses für Bauen, Wohnen und Mobilität vom 16.11.2016 soll ein Mobilitätskonzept erarbeitet werden, um die Ergebnisse der bereits vorliegenden Parkraumkonzeption für die Innenstadt zu verifizieren.

Ein Konzept in dieser räumlich begrenzten Abmessung wäre nur eine Einzellösung und würde die Belange des gesamten Stadtgebiets nicht berücksichtigen. Maßnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Situation hätten nur einen punktuellen Nutzen und verlagernde Wirkungen.

Für die Stadt Krefeld soll daher ein gesamtstädtisches Mobilitätskonzept unter Beachtung der Hinweise der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) sowie des Planungsansatzes der sogenannten Nachhaltigen Urbanen Mobilitätsplänen (SUMP, Sustainable Urban Mobility Plan) erstellt werden.

Die überregionalen Verflechtungen in die Nachbarstädte (u.a. St. Tönis, Duisburg, Düsseldorf, Kempen, Moers etc.) sind dabei zu berücksichtigen.

Um der besonderen Raumstruktur Krefelds mit verschiedenen Teilzentren gerecht zu werden, werden räumliche Vertiefungsbereiche definiert.



Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage von Open Street Map

## 1.1 Vertiefungsbereich Innenstadt

Für die Innenstadt wurde ein Parkraumkonzept erarbeitet, das als Auslöser für die Forderung eines Mobilitätskonzepts angesehen werden kann. Die Abgrenzung des Vertiefungsbereichs sollte sich daher am bereits vorliegenden Parkraumkonzept orientieren, um eine entsprechende Vergleichbarkeit und Konsistenz der Maßnahmen zu gewährleisten (vgl. nachfolgende Abbildung). Dies ist auch stadträumlich und funktional sinnvoll.

Die im Parkraumkonzept erarbeiteten Maßnahmenvorschläge sind zu prüfen und ggfs. auf die Verträglichkeit mit den Zielen des Mobilitätskonzepts hin anzupassen.

Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage von Open Street Map

## 1.2 Vertiefungsbereich Uerdingen

Die Abgrenzung des Vertiefungsbereichs Uerdingen orientiert sich an den Grenzen des Untersuchungsraumes für das Integrierte Handlungskonzept und die Parkraumuntersuchung.

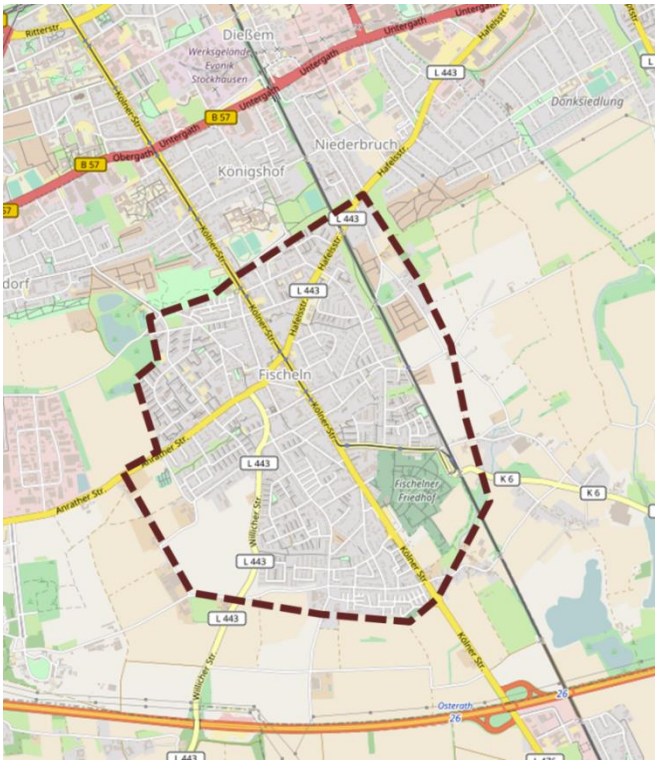
Das vorliegende Integrierte Handlungskonzept und die Parkraumuntersuchung (Fertigstellung voraussichtlich Mitte nächsten Jahres) werden schon einen Teil der zu bearbeitenden Handlungsfelder abdecken. Es ist eine enge Abstimmung mit allen Beteiligten erforderlich, damit die Zielvorstellungen aus den beiden Untersuchungen und dem Mobilitätskonzept zur Verbesserung der verkehrlichen und infrastrukturellen Situation von Uerdingen auch zu einer tatsächlichen Verbesserung der Lebensqualität im Stadtteil führen.

Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage von Open Street Map

## 1.3 Vertiefungsbereich Fischeln

Für den südlichen Teilbereich des Stadtteils Fischeln liegt ein Städtebaulicher Leitplan vor, der im Jahr 2015 erarbeitet wurde. In diesem Konzept werden Neubaugebiete/ Wohnen östlich und westlich der vorhandenen Bebauungsstruktur strukturell und funktional in den Ortsteil eingebunden. Die Flächen sind im aktuellen FNP als Wohnbaugebiete dargestellt.

Die Abgrenzung dieses Vertiefungsbereichs umfasst deshalb den Stadtteil Fischeln inklusive der Siedlungserweiterungsflächen.



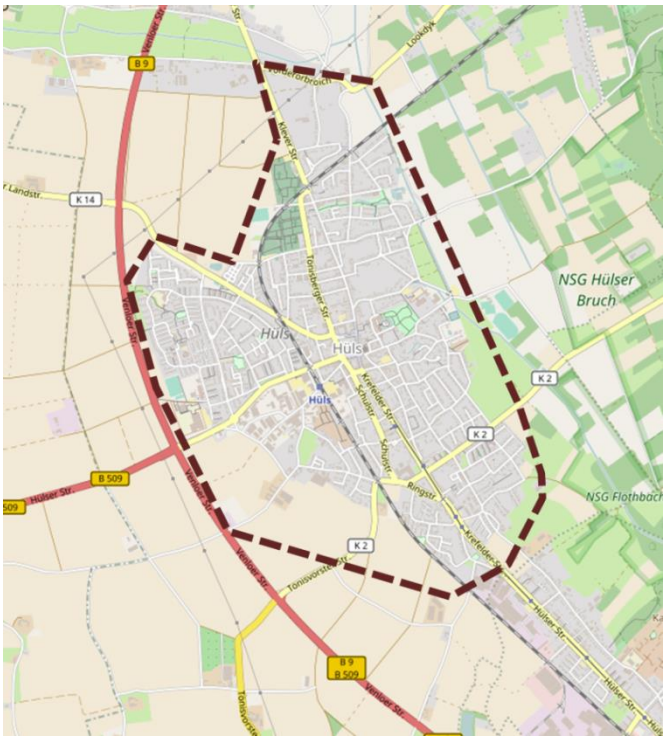
Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage von Open Street Map

## 1.4 Vertiefungsbereich Hüls

Für den Vertiefungsbereich Hüls soll die Abgrenzung des Untersuchungsraums den Grenzen des Stadtteils entsprechen.

Aufgrund der räumlichen Lage von Hüls zum restlichen Stadtgebiet von Krefeld besteht für die verkehrliche Erschließung und Anbindung ein besonderes Optimierungspotenzial.

Auch für diesen Vertiefungsbereich gibt es bereits Voruntersuchungen, auf die zurückgegriffen werden kann.




Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage von Open Street Map

# 2 Bearbeitungsstand

Bereits vorliegende bzw. in Bearbeitung befindliche Planungen und Gutachten in den unterschiedlichen Fachbereichen sind bei der Erstellung zu berücksichtigen. Die darin befindlichen Maßnahmenvorschläge sind auf Verträglichkeit mit dem Mobilitätskonzept zu prüfen.

- Integriertes Handlungskonzept Uerdingen (2017)
- Integriertes Handlungskonzept Krefeld-Innenstadt (Stadtumbau West/ Fortschreibung, 2017)
- Entwicklungsperspektiven für die Krefelder Innenstadt (Aktualisierung, 2017)
- Straßenverkehrszählung 2017
- Projekt Lkw-Vorzugsrouten/ Navigation, 2017 (verwaltungsinterne Abstimmung)
- Mobilitätsbefragung Krefeld, 2017
- Parkraumkonzept Innenstadt, 2016
- Krefeld-Fischeln, Städtebaulicher Leitplan, 2015
- Stadtteilkonzept Krefeld-Fischeln, 2003
- Nahverkehrsplan, 2013
- Einzelhandelskonzept/ Zentrenkonzept, 2012
- Luftreinhalteplan, 2010
    - Regelmäßige Fortschreibung und Erfolgskontrolle mit Berichten an Bezirksregierung Düsseldorf
- Projekt Schulwegsicherung – Fairkehr Krefeld (FB 66, Herr Hülsmann)
- AK Verkehrssicherheit (Verkehrssicherheitsberichte,
- Projekt mit SWK: Barrierefreier Zugang zu Haltestellen des öffentlichen Verkehrs
- Radwegplanungen (Nahmobilität, Radtourismus, Städteverbindungen, Radschnellwege)
    - Krefeld – Venlo
    - Krefeld – Mönchengladbach – Willich
    - Krefelder Promenade
- Rahmenplanung Uerdingen (1993)
- Rahmenplanung Krefeld-Hüls/ Gestaltungskonzept/ Stadtteilverkehrskonzept, 1991

# 3 Leistungsbeschreibung

Bei der Erstellung des Mobilitätskonzepts ist entsprechend der Hinweise der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) zwischen einer strategisch-konzeptionellen Ebene (Stufe 1) und der Maßnahmenebene (Stufe 2) zu unterscheiden.
Des Weiteren soll das Mobilitätskonzept den Empfehlungen und dem Planungsansatz der sogenannten Nachhaltigen Urbanen Mobilitätsplänen (SUMP, Sustainable Urban Mobility Plan) entsprechen.

In der ersten Stufe sind somit die strategischen Ziele und Handlungsfelder zu definieren und abzustimmen.
Es ist zu prüfen, ob in der nachfolgenden Bearbeitungsstufe in Ergänzung zu den bereits definierten Stadtteilen weitere Vertiefungsbereiche berücksichtigt werden sollen.

In der zweiten Stufe werden für die Gesamtstadt und für die Vertiefungsbereiche detaillierte Handlungs- und Maßnahmenkonzepte erstellt und abgestimmt, die unter Berücksichtigung der definierten strategischen Ziele die kleinräumliche Betrachtung berücksichtigen.

Um die derzeitige verkehrliche Situation im Krefelder Stadtgebiet umfassend analysieren zu können, sind umfangreiche Erhebungen und Beobachtungen des fließenden und ruhenden Verkehrs durchzuführen. Für einzelne Gebiete (Innenstadt und Uerdingen)

liegt bereits jeweils eine Parkraumkonzeption vor bzw. wird gerade erarbeitet, so dass auf diese Daten zugegriffen werden kann.

Es ist die Balance zu finden zwischen kurzfristigen Maßnahmen, die zügig eine entsprechende Verbesserung der Situation herbeiführen, und zukunftsorientierten Maßnahmen mit längerer Wirkungsdauer.
Neue Technologien, innovative Mobilität (Carsharing, E-Mobilität), intelligente Verkehrsführung, neue Medien, etc. sind besonders zu berücksichtigen.
Die neutrale Betrachtung aller Verkehrsträger/ -teilnehmer ist zu gewährleisten.

Der Leistungszeitraum ist für ca. 1,5 Jahre angesetzt.

## 3.1 Stufe 1

### 3.1.1 Grundlagen und Analyse

Neben der umfassenden Bestandsaufnahme der verkehrlichen Situation und Mängelanalyse (u.a. Staustellen, Unfallschwerpunkte, fehlende Infrastruktur) hat sich der Auftragnehmer mit den bisher ermittelten Ergebnissen aus bestehenden Gutachten und Analysen vertraut zu machen.

### 3.1.2 Leitbilder und Entwicklungsziele

Auf Grundlage der Bestandsaufnahme und Mängelanalyse sind Potenziale der verkehrlichen Stadtentwicklung aufzuzeigen und strategische Entwicklungsziele abzuleiten.
Die Ergebnisse aus der ersten Ideenwerkstatt/ Öffentlichkeitsbeteiligung sind hierbei einzubeziehen (siehe Punkt 3.4).

### 3.1.3 Handlungsfelder

Aus diesen strategischen Entwicklungszielen sind thematisch gebündelte Handlungsfelder abzuleiten. In Absprache mit dem Auftraggeber sind zunächst nur für 3 bis 4 priorisierte Handlungsfelder entsprechende (allgemeine) Maßnahmenkonzepte und Projekte zu entwickeln.
Die Handlungsfelder sind thematisch und räumlich zu differenzieren. Es ist zu prüfen, ob weitere Vertiefungsbereiche sinnvoll sind.

Die Arbeitsergebnisse aus Stufe 1 sind in der Verwaltung, den politischen Gremien (Fachausschüsse) und den Expertenrunden zu präsentieren und abzustimmen.

## 3.2 Stufe 2

### 3.2.1 Grundlagen und Analysen

In den Vertiefungsbereichen sind detaillierte Bestandsaufnahmen der verkehrlichen Situation und Mängelanalysen durchzuführen. Zusätzlich sind die Ergebnisse aus den Workshops/ Online-Portal einzubeziehen.

### 3.2.2 Maßnahmenkonzepte

In Abhängigkeit der örtlichen Besonderheiten sind für die Vertiefungsbereiche detaillierte Maßnahmenkonzepte zu erarbeiten, deren Basis die in Stufe 1 formulierten Entwicklungsziele sind.
Maßnahmen (mit verkehrlichen Auswirkungen) aus dem Integrierten Handlungskonzept Uerdingen sowie den Parkraumuntersuchungen Innenstadt und Uerdingen sind hinsichtlich der Vereinbarkeit mit den strategischen Entwicklungszielen zu prüfen und ggfs. anzupassen.
Die Maßnahmenkonzepte sind hinsichtlich Umsetzbarkeit, Finanzaufwand und Wirkung zu gewichten und in einer Prioritätenliste zusammenzufassen.

Es ist wünschenswert, bei der Erarbeitung von Maßnahmenvorschlägen auch einige schnell umsetzbare Projekte zu entwickeln, die kurzfristig erste Resultate zeigen können.
Mögliche Fördermöglichkeiten (Land/ Bund/ EU) sind bei der Maßnahmenerarbeitung zu berücksichtigen.

Die erarbeiteten Maßnahmenvorschläge sind in der Verwaltung, den politischen Gremien (Fachausschüsse) und den Expertenrunden zu präsentieren und abzustimmen.

## 3.3 Arbeitskreise/ Expertenrunden

Die Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes ist in enger Zusammenarbeit mit Vertretern der zuständigen Verwaltungsstellen, externer Experten und Arbeitskreise sowie unter Beteiligung der Öffentlichkeit zu erarbeiten. Es ist notwendig, eine prozessbegleitende Öffentlichkeitsarbeit und eine Kommunikationsstruktur zu schaffen.

Das Büro soll die Vorbereitung und Durchführung von Expertenrunden mit fachlichen und politischen Akteuren, Verbänden, TÖB sowie der Bürgerinformationen durchführen und moderieren. Die entsprechende Nachbereitung der verschiedenen Termine mit Zusammenfassung der Veranstaltung wird ebenfalls vom Auftragnehmer übernommen.

Im Verlauf der ersten Stufe des Mobilitätskonzepts werden mindestens 4 Abstimmungsrunden mit Experten, sowie zusätzlich die Vorstellung von (Zwischen-) Ergebnissen in den politischen Gremien notwendig werden.
Für die zweite Stufe sind entsprechend weitere Gesprächstermine mit Expertenrunden und lokalen politischen Gremien einzuplanen.

## 3.4 Öffentlichkeitsbeteiligung/ Dialogveranstaltungen

Eine frühzeitige Einbindung der Bürger in den Prozess der Konzepterarbeitung ist für die Akzeptanz und Mitwirkungsbereitschaft sehr wichtig. Um interessierte Bürger möglichst frühzeitig für die Mitarbeit zu aktivieren, ist die Durchführung einer Ideenwerkstatt möglichst am Beginn des Prozesses wichtig.
Im Verlauf der Stufe 1 werden drei Informationsveranstaltungen/ Workshops vorgeschlagen (Auftaktveranstaltung, Zwischenpräsentation, Abschlussveranstaltung mit Vorstellung der Ergebnisse).
In den jeweiligen Vertiefungsbereichen (Stufe 2) werden jeweils weitere 2 Bürgerveranstaltungen notwendig sein.

Die Bürgerbeteiligung und -information sollte zudem über unterschiedliche Medien erfolgen, um eine möglichst breite Streuung der Informationen zu erhalten, und die Bürger zur Mitarbeit zu motivieren. Dazu gehören u.a. Veröffentlichungen in der Lokalpresse, Infostände, Workshops, Plakate. Ggfs. macht die Entwicklung eines Logos/ Slogans für das Projekt „Mobilitätskonzept“ Sinn, um eine verstärkte Identifizierung der Krefelder zu erreichen.

***Optional***

Ein wichtiger Teil der Öffentlichkeitsbeteiligung soll die Entwicklung eines Online-Portals sein.

- Verortung von Problembereiche auf Kartengrundlage mit Freitext/ Vorauswahl
- Vorstellung von Ergebnissen aus verschiedenen Bearbeitungsständen mit Kommentarfunktion
- Nachbereitung von Bürgerveranstaltungen (Präsentationen, Ergebnisse etc.)

Das Online-Portal ist über die gesamte Projektlaufzeit zu betreuen und auszuwerten. Ergebnisse aus den Workshops/ Ideenwerkstätten/ Bürgerinformationen sind in die Bearbeitung des Mobilitätskonzepts laufend einzubinden.

## 3.5 Ergebnisdokumentation

Neben der Dokumentation und Veröffentlichung von Zwischenergebnissen (Protokolle, Kurzberichte) soll jeweils ein Abschlussbericht der Stufe 1 und Stufe 2 des Mobilitätskonzepts als Broschüre in gedruckter Form (5 Exemplare) und im ungeschützten pdf-Format zur Verfügung gestellt werden. Zudem ist eine Zusammenfassung (Kurzfassung) der jeweiligen Berichte gewünscht.

# 4 Rahmenbedingungen und Angebotswertung

Die Auftragnehmer sind angehalten, auf Grundlage der inhaltlichen Vorgaben ein detailliertes Angebot zur Erstellung eines zweistufigen Mobilitätskonzepts für die Stadt Krefeld zu entwickeln und im Rahmen des Vergabeverfahrens vorzulegen.

Änderungen am Prozessablauf und/ oder Öffentlichkeitsarbeit können vom Auftragnehmer vorgeschlagen und begründet werden.

Die Mitarbeiter, die mit der Konzepterarbeitung betraut werden sollen, sind persönlich zu benennen und haben die ihnen übertragenen Aufgaben persönlich zu erbringen. Die Auftragsnehmer mit der Durchführung beauftragten Mitarbeiter sollen über einschlägige Erfahrungen im Bereich der Erstellung von Mobilitätskonzepten und der prozessbegleitenden Öffentlichkeitsarbeit verfügen. Neben der fachlichen Qualifikation für die inhaltliche Ausarbeitung des Mobilitätskonzeptes wird ein ergebnisorientierter Moderations- und innovativer Beteiligungsprozess erwartet. Ein mit dem Auftraggeber abzustimmender Austausch dieser Mitarbeiter ist grundsätzlich nur zulässig, wenn das neue Personal über mindestens die gleiche Qualifikation/ berufliche Erfahrung wie der bisherige Mitarbeiter verfügt.

Zur Prüfung der persönlichen Qualifikation und beruflichen Erfahrungen des konkreten Bearbeiters bitten wir, Informationen hinsichtlich der Fachkenntnisse und aussagefähigen Referenzen zur Verfügung zu stellen.

Kooperationen mit anderen Unternehmen sind möglich, sofern die Durchführung des Verfahrens hierdurch nicht gehemmt wird. Bietergemeinschaften haben in den Angeboten jeweils die Mitglieder sowie eines ihrer Mitglieder als bevollmächtigten Vertreter für den Abschluss und die Durchführung des Vertrags zu benennen. Entsprechende Referenzen und Erfahrungen der Kooperationspartner sind ebenfalls zur Verfügung zu stellen. Die Verwaltung steht aktiv beratend für den Prozess der Konzepterstellung zur Verfügung und liefert ergänzend inhaltliche Informationen zu den einzelnen Themen.

Die Wirtschaftlichkeit der eingehenden Angebote wird mittels der folgenden gewichteten Kriterien bewertet:

- Inhaltliche Qualität des Angebots (Erläuterung der Bearbeitungsschritte) 50%
- Qualifikation und berufliche Erfahrung des/ der eingesetzten Mitarbeiter/in hinsichtlich des Auftragsgegenstands 25%
- Preis 25%