

**BU Nr. 233/2020****Integrierte Mobilitätsentwicklungsplanung für Weinstadt  
- Auftragserteilung**

Gremium	am	
Gemeinderat:	17.12.2020	öffentlich

**Beschlussvorschlag:**

1. Die BERNARD Gruppe ZT GmbH aus Aalen wird mit der Erstellung einer integrierten Mobilitätsentwicklungsplanung (IMEP) für Weinstadt beauftragt.
2. Die Stadtverwaltung wird beauftragt die integrierte Mobilitätsentwicklungsplanung (IMEP) durchzuführen.

**Haushaltswirtschaftliche Auswirkungen:**

Kosten:	220.000,00 Euro
Ansatz Haushaltsplan im Jahr 2021:	220.000,00 Euro
Haushaltsplan Seite:	Seite im HH 2021 noch nicht bekannt
Produkt:	51.10.0100
Maßnahme (nur investiver Bereich):	211
Produktsachkonto:	78730000
Überplanmäßige Aufwendungen / Auszahlungen:	Nein
Außerplanmäßige Aufwendungen / Auszahlungen:	Nein
Deckungsvorschlag: (wenn über-, außerplanmäßig)	

**Vergabe:**

Gewerk:	Mobilitätskonzept
Art der Ausschreibung: (z. B. öffentliche Ausschreibung)	
Abgegebene Angebote:	1
Wertbare Angebote:	1
Angebotsspiegel:	Unterswellenvergabeordnung UVgO Angebot in Anlage (nö)
Wirtschaftlichstes Angebot:	218.261,17 Euro
Vergabevorschlag:	Firma BERNARD Gruppe ZT
Kostenberechnung für Gewerk eingehalten:	Ja
Deckungsvorschlag mit Begründung, evtl. als Anlage aufführen: (Wenn die Kostenberechnung nicht eingehalten wird.)	--

**Bezug zum Kursbuch Weinstadt 2030:**

Zukunftsprojekt 1.Mobilität 1.1Integriertes, gesamtstädtisches Verkehrsentwicklungskonzept

**Verfasser:**

04.11.2020, Stadtplanungsamt, Banzhaf

**Mitzeichnung**

Fachbereich	Person	Datum
Oberbürgermeister	Scharmman, Michael, Oberbürgermeister	18.11.2020
Dezernat II	Deißler, Thomas, Erster Bürgermeister	16.11.2020
Ordnungsamt	Schmid, Peter	12.11.2020
Tiefbauamt	Baumeister, Markus	11.11.2020
Stadtplanungsamt	Wagner, Dirk	11.11.2020
Stadtplanungsamt	Schlegel, Reinhard	09.11.2020
Rechnungsprüfungsamt	Issler, Dietmar	11.11.2020

## **Sachverhalt:**

Am 23. Juli 2020 wurde die Angebotseinholung einer Integrierten Mobilitätsentwicklungsplanung für Weinstadt vom Stadtplanungsamt mit der BU 136/2020 im Gemeinderat in öffentlicher Sitzung vorgestellt. Es wurde dort der Beschluss gefasst, drei Fachplanungsbüros aufzufordern Angebote abzugeben. Dieser Beschluss wurde vom Stadtplanungsamt mit einem Termin zur Abgabe bis zum 1. September 2020 umgesetzt. Die Angebotsanfrage erfolgte in Abstimmung mit dem Rechnungsprüfungsamt nach **UVgO** (Unterschwelvenvergabeordnung). Drei erfahrene, renommierte Fachbüros hatten zuvor an dieser Aufgabenstellung Interesse gezeigt. Auf Anfrage hatte das Büro „Praxl + Partner“ kein Angebot abgegeben, mit der Begründung, dass kein Angebot von einem qualifizierten Fachbüro für die Fortschreibung des Lärmaktionsplanes als Nachunternehmer zu bekommen sei. „BIT Ingenieure“, als zweites Büro sagte ohne weitere Begründung ein Angebot ab. Das einzige Angebot eines „Integrierten Mobilitätsplans für Weinstadt“ (IMEP) ging beim Stadtplanungsamt von der bekannten „BERNARD Gruppe“ fristgemäß ein. Der Fachbereichsleiter für Verkehrsplanung Herr Kopperschläger und Herr Bendias, der durch Leistungen in der Weinstädter Radverkehrsplanung bekannt ist, haben gemeinsam mit ihrem Mitarbeiterstab ein qualifiziertes Angebot erstellt.

Das beim Stadtplanungsamt eingegangene Honorarangebot vom 01.09.2020 wurde den beteiligten Fachämtern Stadtplanung, Tiefbauamt, Ordnungsamt und auch dem Rechnungsprüfungsamt vorgelegt. Die Integrierte Mobilitätsentwicklungsplanung ist ein notwendiges und zeitgemäßes, aber auch ein unvergleichliches Projekt für die Stadtverwaltung Weinstadt, für das externes Fachwissen durch das zu beauftragende Fachingenieurbüro erforderlich ist.

Das eingereichte **Honorarangebot für den IMEP** nimmt direkt Bezug zu Text und Grafik der BU 136/2020 (Anlage ö Grafik) und zeigt im **methodischen Vorgehen** die vorgelegte Projektstruktur auf. Die einzelnen Teile der Projektstruktur (I a. bis III.) wurden vom Anbieter übernommen und näher beschrieben, aber auch optionale Leistungen und zusätzliche Vorschläge sind benannt. Das Angebot ist als ein detaillierter Bearbeitungsvorschlag zu verstehen, der Anbieter passt das Arbeitsprogramm gerne an die Vorstellungen der Stadt Weinstadt an, gegebenenfalls fallen Mehrkosten an.

Mit der **Bestandsdatenerfassung Teil I a.** sollen die Grundlagen für die Verkehrsplanung, den Lärmaktionsplan und für das Radverkehrskonzept als Ergebnis vorliegen. Die Daten stellen für die weiteren Planungen zum Mobilitätsentwicklungsplan sowie für die Klimaschutzziele und auch für die Kommunal- und Regionalplanung eine wichtige Basis dar. Um aktuelle Verkehrsdaten als Grundlage zu haben, werden Daten neu erhoben. Der genaue Erhebungsumfang wird mit dem Auftraggeber festgelegt. Im vorliegenden Angebot werden zunächst 10 Zählerquerschnitte und 17 Knotenpunkte aufgenommen. Der Vorschlag zum Erhebungskonzept ist im Angebot beigefügt. Bestandserfassung des bestehenden Angebotes beim ÖPNV und die Erfassung des Ruhenden Verkehrs sind im Angebot beschrieben. In der Strümpfelbacher Straße untersucht der Anbieter aktuell die Einrichtung einer dynamischen Parkinformation, die Erkenntnisse daraus werden berücksichtigt. Eine spezielle Erfassung der Parkraumbelegung wird zu dem optional angeboten.

Der Auftragnehmer wird bei der Beauftragung grundsätzlich auf den Datenschutz verpflichtet. Zur Einpflege in die städtischen Dateisysteme müssen die Daten kompatibel mit den Standards der Stadtverwaltung Weinstadt geliefert werden.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit ist Bestandteil der Mobilitätsentwicklungsplanung und wird unter (2.2) **Teil I b. Beteiligung** beschrieben. Eine Verkehrsbefragung der Haushalte (Mobilitätsbefragung) ist vorgesehen, dem Angebot ist hierzu ein Beispielfragebogen beigefügt. Zusätzliche gute Verwaltungsbeteiligung wirkt sich hierbei fördernd aus. Neben der Haushaltsbefragung, ist eine weitere Bürgerbeteiligung in den einzelnen Teilen sinnvoll, zum Abschluss des Teil I ist eine Bürgerinformationsveranstaltung angesetzt. Im weiteren Verfahren gibt es für den Verkehrsplan und das Radverkehrskonzept jeweils Workshops zur Beteiligung der Bürger. Für die Fortschreibung des Lärmaktionsplanes wird eine Bürgerbeteiligung und eine Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TöB) im Rahmen einer öffentlichen Auslegung, vorgesehen.

Zur **Beteiligung der politischen Gremien (2.2.3) Teil I b.** sollen diese in jeder Bearbeitungsstufe einbezogen werden, angeboten sind zwei Klausurtagungen (Abschluss Analyse, Maßnahmen-vorschläge Verkehrsplan und Radverkehrskonzept) bei denen Anregungen eingebracht werden können. Das Büro BERNARD empfiehlt, das Leitbild bzw. die Ziele für alle Verkehrsmittel im Gemeinderat beschließen zu lassen, um bei der weiteren Erstellung des IMEP zielgerichtet vorgehen zu können. Die Beteiligung weiterer Akteure (z.B. TÖB, Nachbarkommunen, Gewerbevertreter) ist im Angebot vorgesehen.

In (2.3) **Teil II a.** wird die **Fortschreibung des Lärmaktionsplans** angeboten, zu der die Stadt Weinstadt laut EU-Gesetz verpflichtet ist. Von der Stadt Weinstadt müssen dazu alle erforderlichen Unterlagen rechtzeitig und kostenlos zur Verfügung gestellt werden.

(2.4) **Teil II b. Verkehrsplan** umfasst die **Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes** mit der Berücksichtigung aller Verkehrsarten, der Radverkehr wird gesondert im Radverkehrskonzept betrachtet. Besonders wichtig ist dabei die Sicht nicht ausschließlich auf das Verkehrsgeschehen zu legen, sondern auch die Aspekte der Stadtentwicklung, auf das Mobilitätsverhalten und der Umweltwirkungen von vorneherein mit zu betrachten. Als Ergebnis der Bestandsanalyse werden Defizite aber auch Potenziale aufgezeigt und erste Handlungsfelder ermittelt. Ein Verkehrsmodell wird erstellt, das die Verkehrsmittelwahl sowie den ÖPNV abbildet, damit können die verkehrlichen Wirkungen ermittelt und Änderungen im Modal Split (Verkehrsmittelwahl) berechnet werden. Im Angebot ist eine Basisprognose für ein Siedlungsszenario enthalten. In einem verkehrlichen Leitbild werden die bereits ermittelten Handlungsfelder aufgearbeitet und Ziele für den Prognosezeitraum 2040 definiert, geprüft und konkretisiert. Neue Mobilität und Zukunftsthemen zur Erhöhung der Standortgunst und zur Steigerung der Attraktivität einer Stadt sind wesentlicher Bestandteil von Mobilitätskonzepten. Nicht nur die Vernetzung der Verkehrsangebote mit den klassischen stadtraumbezogenen Themen und der Wirtschaftsförderung wird betrachtet, es werden auch Chancen und verschiedene Aspekte aufgezeigt, die sich z.B. durch Multimodalität (Nutzung versch. Verkehrsmittel auf einer Strecke), Verfügbarkeit neuer Informationstechnologie oder Energieeinsparung ergeben. Die Einbeziehung regionaler Akteure z. B. der ansässigen Wirtschaftsunternehmen oder örtlicher öffentlicher Einrichtungen spielt eine besondere Rolle für die Mobilitätsberatung und im Marketing, wobei neue umweltschonende Verhaltensänderung und Standortvorteile Thema sind. In der Wirksamkeitsanalyse werden für die Verkehrsmittel Maßnahmen entwickelt, die entweder einzeln oder als Maßnahmenpaket (Szenario) bewertet werden können. Neben verkehrlichen Aspekten können die Bewertungskriterien Städtebau, Umwelt, Kosten usw. beinhalten. Das mit den vorangegangenen Schritten ermittelte Zielszenario umfasst alle Maßnahmen, die in das Realisierungskonzept einfließen. Es unterteilt kurzfristige, mittelfristige und langfristige Maßnahmen zur Erreichung der Ziele und stellt Abhängigkeiten und Prioritäten dar.

Im (2.5) **Radverkehrskonzept Teil II c.** wird die Analyse der vorhandenen Infrastruktur und die Entwicklung von Zielen und Leitlinien für den Radverkehr angeboten. Vorhandene Konzepte wie die Radschnellverbindung Schorndorf– Fellbach, Ortsteilverbindungswege, Schulradwege, Radabstellanlagen sind zu berücksichtigen. Es ist ein durchgängiges an neueste Standards orientiertes Radverkehrsangebot zu entwickeln und in das übergeordnete Radwegenetz einzubinden. Für Weinstadt wird der Beitritt in die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg vorbereitet. Um eine hohe Akzeptanz der Radverkehrsführungen zu erzielen, ist eine detaillierte Aufnahme der derzeitigen Verhältnisse besonders wichtig. Im zu entwickelnden Konzept ist das Radverkehrsnetz entsprechend der Bedeutung in ein Haupt- und Ergänzungsnetz zu gliedern. Im Hinblick auf Kapazitätsengpässe im Stadtverkehr einerseits, sowie die geringer werdenden Finanzmittel in den kommunalen Haushalten andererseits, kommt einer gezielten Förderung des Radverkehrs als relativ kosteneffizientes Verkehrsmittel eine gesteigerte Bedeutung zu. Dieser lässt sich schon mit kleinteiligen Maßnahmen sowie begleitender Öffentlichkeitsarbeit nachhaltig fördern. Auf Landesebene dient die RadSTRATEGIE Baden-Württemberg als Grundlage für die Radverkehrsförderung. Mit der genannten Untersuchung leistet die Stadt Weinstadt einen wesentlichen Beitrag für einen attraktiven Radverkehr und erfüllt gleichzeitig die Voraussetzung für die Förderung des Landes nach LGVFG. Zur Bestandserfassung werden detaillierte Ortskenntnisse mit dem Fahrrad eingeholt, es wird der Radverkehr zwischen den Stadtteilen gezählt und bestehende Radabstellanlagen werden erfasst. Es erfolgt somit eine fachgerechte Analyse und maßgeschneiderte Lösungen werden erarbeitet. Ergänzend ist es sinnvoll, einen projektbegleitenden Arbeitskreis (Projektgruppe) einzurichten. Das Arbeitsprogramm unter Teil II b. beschrieben, weist die einzelnen Untersuchungsschritte detailliert aus. Empfehlungen zur Aufstellung eines Schulradwegeplanes werden gegeben. Die Erstellung einer flächendeckenden Radwegweisung wird in Position 2.5.3 beschrieben und optional angeboten.

(2.6) **Teil III. Ergebnis:** Weinstadt erhält einen **Integrierten Mobilitätsentwicklungsplan 2040 (IMEP)**, dieser enthält im Abschluss die angebotenen Teile mit Lärmaktionsplan 2021, Verkehrsentwicklungsplan 2040 und ein Radverkehrskonzept für die Gesamtstadt. Der Mobilitätsentwicklungsplan formuliert aktuelle und zukunftsfähige Strukturen für die Mobilität von Weinstadt unter Berücksichtigung der Nachhaltigkeit. Es werden die Kriterien des Kursbuchs 2030 geprüft und erfüllt. Der IMEP wird Grundlage zur organisatorischen Integration in die kommunale Struktur.

(3.) **Projektmanagement:** Der Planungsprozess wird gemeinsam mit der Stadt Weinstadt entwickelt.

Dabei werden von der Verwaltung die Rahmenbedingungen festgelegt. Fachämter und weitere Behörden sowie sonstige Teilnehmer werden am Planungsprozess beteiligt. Vom Planungsbüro BERNARD werden Referenzen vorgelegt, für die Bearbeitung ist ein Projektteam benannt. Für die laufende Prozesssteuerung sind die Verwaltungsspitzen zuständig (analog zur Vorgehensweise beim Kursbuch 2030). In enger Zusammenarbeit mit dem Auftragnehmer BERNARD Gruppe ZT werden der Ablauf der verschiedenen Arbeitsphasen, der Austausch zwischen Verwaltung und Politik sowie die Öffentlichkeitsarbeit koordiniert. Darüber hinaus bringen alle städtischen Fachämter ihre Expertise in die inhaltliche Vor- und Aufbereitung der verschiedenen Veranstaltungen und Entwürfe zum IMEP ein und spiegeln Ideen und Ergebnisse an den existierenden Handlungsspielräumen. Eine Lenkungsgruppe aus Vertretern der Gemeinderatsfraktionen, Verwaltungsspitzen, Amtsleitern und weiteren Verwaltungsvertretern trifft sich regelmäßig mit den Experten der BERNARD Gruppe ZT um einzelne Teilschritte des Prozesses zu steuern und eine kontinuierliche Rückkopplung mit dem Gemeinderat zu gewährleisten. Die verwaltungsinterne Projektleitung sollte bei einer zuständigen Fachstelle für Mobilität liegen, die organisatorisch in die Stadtverwaltung eingebunden und deren Zuständigkeit konkret benannt wird.

(3.3) **Zeitplan** Mit der Vorbereitung der Bestandsaufnahmen kann direkt nach der Auftragsvergabe begonnen werden. Die Erhebungen finden im Frühjahr 2021 statt. Die Analyse, die Leitbilderstellung sowie die Verkehrsprognose werden bis Ende 2021 abgeschlossen. Die Fertigstellung des Verkehrsplanes und des Radverkehrskonzeptes ist für die zweite Jahreshälfte 2022 vorgesehen. Somit liegt der Integrierte Mobilitätsentwicklungsplan im 4. Quartal 2022 vor. Für die Bearbeitung des Teils Lärmaktionsplan liegt der Zeitplan im Angebot vor, er ist abhängig von der Durchführung der Verkehrserhebungen, die für das Frühjahr 2021 geplant sind. Die Einhaltung des Zeitplanes wird vom Bieter unter Berücksichtigung der Abstimmungszeiten garantiert.

Das (4) **Arbeitsprogramm** beinhaltet Leistungen, die im Einzelnen durchgeführt werden und nach Untersuchungsteilen gegliedert sind.

Die (5) **Honorarermittlung** basiert auf dem Arbeitsprogramm. Da für die Aufgabe der Erstellung nur vom Planungsbüro BERNARD Gruppe ZT ein Angebot abgegeben wurde und ein Integrierter Mobilitätsentwicklungsplan ein unvergleichliches Projekt für die Stadtverwaltung Weinstadt darstellt, sind eine Beurteilung des Leistungsbildes und der Preisvergleich schwierig. Zum Preisvergleich der Stundensätze (netto Euro) wurde im Stadtplanungsamt ein Honorarangebot aus dem Jahre 2017 eines Verkehrsplanungsbüros herangezogen, das für die Verkehrsuntersuchungen bzw. Erhebungen für das Radverkehrskonzept Teil I- III in Weinstadt-Endersbach beauftragt wurde. Die damaligen Stundensätze liegen nachweisbar über den hier angebotenen Stundensätzen und sprechen für das Büro BERNARD. Dem Rechnungsprüfungsamt wurde das Honorarangebot vorgelegt, die Preise für das Tagwerk sind angemessen. Die bisherigen Erfahrungen in der Technischen Verwaltung bei Aufträgen zur Beratung durch das Büro BERNARD sind positiv geprägt.

#### (5.3) Zusammenfassung der Teilleistungen als Ergebnis der Honorarermittlung:

Teil I a. Bestandserfassung	netto Euro:	28.405,00
Teil I b. Beteiligung	netto Euro:	27.075,00
Teil II a. Lärmaktionsplan (Fortschreibung)	netto Euro:	9.262,50
Teil II b. Verkehrsplan	netto Euro:	42.750,00
Teil II c. Radverkehrskonzept	netto Euro:	47.975,00
Teil III. IMEP Ergebnis	netto Euro:	13.300,00
<b>Summe Teile:</b>	netto Euro:	168.767,50
Nebenkosten 6 %	netto Euro:	10.126,05
<b>Gesamt:</b>	netto Euro:	<b>178.893,55</b>

#### Honorarzusammenstellung

Nachlass gem. <b>Angebot</b> (ohne Optionen)	netto Euro:	<b>160.000,00</b>
+ Mehrwertsteuer 19 %		30.400,00
<b>Gesamt Angebot</b> (ohne Optionen)	brutto Euro:	<b>190.400,00</b> (incl. 19% Mwst)
Angeborene <b>Optionale Leistungen:</b>	brutto Euro:	<b>27.861,17</b> (incl. 6% NK + 19% Mwst)
Erfassung: Parkdauer, Meldebogen, Belegung Radwegweisung		
<b>Gesamt Angebot</b> (mit optionalen Leistungen)	<b>brutto Euro:</b>	<b>218.261,17</b> (incl. 19% Mwst)

Das **Angebot** mit dem Nachlass, wird unterbreitet wenn alle Teile beauftragt werden und stellt die

Bearbeitung des Grundaufwandes dar. In der Honorarzusammenstellung mit der **brutto Gesamtsumme** von **218.261,17 Euro** sind die mit Tagwerksangaben bezogenen mit Optionen berücksichtigt. Wie im Zeitplan beschrieben ist die Bearbeitung unmittelbar nach Auftragserteilung zugesagt.

Dieser Sachstandsbericht bezieht sich auf das mit Datum 01.09.2020 beim Stadtplanungsamt eingereichte „Arbeitsprogramm mit Honorarangebot“ zur Erarbeitung eines „Integrierten Mobilitätsentwicklungsplans IMEP 2024 für Weinstadt“ von der BERNARD Gruppe ZT GmbH, das dieser Beratungsunterlage als Anlage (nö Angebot) zugehört.

Mit der Beauftragung eines Integrierten Mobilitätsentwicklungsplans IMEP 2024 erhält die Stadtverwaltung nicht nur notwendige, aktuelle Datengrundlagen und kann gesetzlich geforderte Aufgaben erfüllen, sondern auch die Chance zeitgemäße Planungen für Mobilität und Stadtentwicklung beurteilen zu können, um für die Große Kreisstadt zukunftsfähige Entscheidungen effektiv treffen zu können.