FREIE UND HANSESTADT HAMBURG
Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Werkvertrag

Die Freie und Hansestadt Hamburg,
vertreten durch die
Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation,
Amt Verkehr und Straßenwesen
Alter Steinweg 4, 20459 Hamburg

als Auftraggeberin

und die
Bietergemeinschaft ARGUS Stadt und Verkehr,
Planersocietät und Urbanista
Admiralitätsstraße 59, 20459 Hamburg

als Auftragnehmer

schließen folgenden Vertrag:

§ 1

Vertragsgrundlagen

Die Vergabeunterlagen der *Auftraggeberin* vom 30.11.2018 (Anlage 1) sowie das Angebot des *Auftragnehmers* vom 14.12.2018 (Anlage 2) sind Bestandteile dieses Vertrages. Im Übrigen liegen dem Vertrag, soweit nachstehend nichts anderes vereinbart ist, die Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches, insbesondere die des Werkvertrages zugrunde, bei Widersprüchen in dieser Reihenfolge.

Die optionalen Positionen werden ggf. zu einem späteren Zeitpunkt beauftragt.

§ 2

Gegenstand des Vertrages

(1) Gegenstand des Vertrages ist

Begleitung der kontinuierlichen Verkehrsentwicklungsplanung in Hamburg;

Erarbeitung des strategischen Handlungskonzeptes mit begleitender Öffentlichkeitsarbeit und –beteiligung (Los 1).

(2) Einzelheiten zum Leistungsumfang ergeben sich aus den Vergabeunterlagen (Anlage 1) und dem Angebot (Anlage 2).

§ 3

Allgemeine Pflichten des Auftragnehmers

(1) [redacted] zur Leitung und Durchführung des Projektes einzusetzen. Im Falle von Krankheit oder Kündigung der benannten Mitarbeiter kann der Auftragnehmer andere Personen mit der Durchführung des Projektes betrauen. Ein Wechsel der im Angebot benannten Mitarbeiter ist der Auftraggeberin vorher anzuzeigen und unterliegt deren Zustimmung. Die Auftraggeberin wird ihre Zustimmung nur aus wichtigem Grund verweigern.

(2) Die Vergabe von Unteraufträgen bedarf der vorherigen schriftlichen Zustimmung der *Auftraggeberin*. Die Verträge müssen Art und Umfang der vergebenen Leistungen genau bezeichnen. Die Pflichten des *Auftragnehmers* aus diesem Vertrag gelten auch für Unterauftragnehmer und sind vertraglich zu regeln. Die Heranziehung Dritter lässt die Haftung des *Auftragnehmers* unberührt, die *Auftragnehmerin* ist insbesondere nicht auf ein Verschulden bei der Auswahl des Dritten beschränkt.

(3) Die vom *Auftragnehmer* zu erbringenden Leistungen müssen in Art und Güte dem branchenüblichen Standard entsprechen. Der *Auftragnehmer* hat den Auftrag nach den neuesten Erkenntnissen über Organisation, Wirtschaftlichkeit und Technik durchzuführen. Er ist verantwortlich für die sachgerechte Vorgehensweise einschließlich der Auswahl von Methoden und Techniken sowie der Einhaltung aller datenschutzrechtlichen Anforderungen. Unbeschadet der Verpflichtung zur engen Zusammenarbeit mit der *Auftraggeberin* (§ 8 Abs. 1) ist der *Auftragnehmer* im Übrigen bei der Gestaltung seiner Tätigkeit frei.

§ 4

Leistungstermin/Auftragserfüllung

(1) Die Laufzeit des Vertrages beginnt am 15.03.2019 und endet am 14.03.2022. Eine Verlängerung des Auftrags um maximal ein Jahr kann erfolgen, wenn sich im Bearbeitungsprozess Verzögerungen ergeben, die die *Auftraggeberin* zu verantworten hat. Für Gründe die der *Auftragnehmer* nicht zu vertreten hat (z. B. verzögerte behördliche Abstimmung, Verzögerungen in der Bürgerbeteiligung), sind Schadenersatzansprüche gegen die *Auftraggeberin* ausgeschlossen.

Die Termine für die einzelnen Arbeitsphasen ergeben sich aus den Vergabeunterlagen (Anlage 1), insbesondere der Leistungsbeschreibung. Änderungen bzw. Präzisierungen erfolgen

in Absprache mit der *Auftraggeberin* und gelten nur, wenn sie von der *Auftraggeberin* schriftlich bestätigt worden sind.

(2) Kann der termingerechte Arbeitsablauf nicht eingehalten werden, so hat der *Auftragnehmer* dieses unter Nennung der Gründe der *Auftraggeberin* unverzüglich schriftlich mitzuteilen.

(3) Die vom *Auftragnehmer* im Rahmen des Auftrags für die *Auftraggeberin* gefertigten Unterlagen sind gemäß den in der Leistungsbeschreibung *(Anlage* 1) definierten Anforderungen vorzulegen.

(4) Die Leistungen des *Auftragnehmers* werden förmlich *abgenommen. Die Auftraggeberin* wird sich kurzfristig zur Abnahme der jeweiligen Arbeitsergebnisse äußern.

§ 5

Vergütung

(1) Der *Auftragnehmer* erhält für die nach Maßgabe dieses Vertrages zu erbringende Leistung eine Vergütung in Höhe von

[redacted]

(in Worten: [redacted]
zuzüglich gesetzlich geltender Umsatzsteuer (ohne optionale Positionen).

(2) Bei der Vergütung handelt es sich um eine Pauschale, die sämtliche Leistungen nach diesem Vertrag, einschließlich aller Auslagen und Nebenkosten, die in Erfüllung der Leistungspflichten nach diesem Vertrag anfallen, abdeckt. Notwendige Überarbeitungen der Arbeitsergebnisse bei unveränderter Leistungsbeschreibung werden nicht zusätzlich vergütet. Die Vergütung der Teilnahme an den in der Leistungsbeschreibung genannten Terminen er-folgt nach tatsächlichem und nachgewiesenem Aufwand.

(3) Der Auftragnehmer ist berechtigt, Abschlagszahlungen nach Leistungsfortschritt in Rechnung zu stellen, jedoch nur bis zu 90% der fertig gestellten Leistungen. Die Schlusszahlung erfolgt, wenn der Auftragnehmer sämtliche Leistungen nach diesem Vertrag erfüllt hat, das Arbeitsergebnis von der Auftraggeberin abgenommen und als vertragsgemäß gebilligt sowie die Schlussrechnung anerkannt ist.

(4) Die Zahlungen sind in Form von Rechnungen anzufordern. Dabei sind die zahlungsbegründenden Leistungsinhalte (Leistungsfortschritt) darzustellen. Die Rechnungen sind in zweifacher Ausfertigung einzureichen. Die zweite Ausfertigung ist als "Zweitschrift" kenntlich zu machen. Die Rechnungen sind mit den Festpreisen ohne Umsatzsteuer aufzustellen. Die Umsatzsteuer ist am Schluss der Rechnung in einem Betrag gesondert hinzuzusetzen und der geforderte Rechnungsbetrag, der die Umsatzsteuer einschließt, aufzuführen.

§ 6

Untersuchungsmaterial und Geheimhaltung

(1) Der Auftrag ist unter Berücksichtigung der von der Verwaltung bereits gesammelten Ergebnisse, Erkenntnisse und Erfahrungen auszuführen. Es soll vermieden werden, dass im Rahmen des Auftrages Untersuchungen wiederholt und Doppelarbeiten geleistet werden, so-

wie Material zusammengetragen wird, das in den beteiligten Behörden aufgrund früherer Untersuchungen bereits vorliegt. Darum werden dem *Auftragnehmer* die vorhandenen Unterlagen zugänglich gemacht, soweit ihre Weitergabe datenschutzrechtlich zulässig ist und andere schutzwürdige Belange nicht entgegenstehen.

(2) Sofern dem *Auftragnehmer* von Stellen der *Auftraggeberin* Unterlagen mit personenbezogenen oder personenbeziehbaren Mitarbeiterdaten überlassen werden, wird er diese ausschließlich zur Erfüllung des Auftrages verwenden. Der *Auftragnehmer* wird die Daten unverzüglich löschen bzw. ihm überlassene Unterlagen mit personenbezogenen oder personenbeziehbaren Mitarbeiterdaten unverzüglich zurückgegeben, sobald die Kenntnis der Daten für die Erfüllung des Auftrages nicht mehr erforderlich ist.

(3) Selbst vom *Auftragnehmer* z.B. im Rahmen von Mitarbeiterbefragungen u.ä. erstellte Unterlagen mit personenbezogenen oder personenbeziehbaren Mitarbeiterdaten sind nicht an die *Auftraggeberin* auszuhändigen. Der *Auftragnehmer* wird der *Auftraggeberin* entsprechende Ergebnisse nur in aggregierter und anonymisierter Form übermitteln. Der *Auftragnehmer* wird die von ihm erstellten Unterlagen mit personenbezogenen oder personenbeziehbaren Mitarbeiterdaten nach Gebrauch fachgerecht vernichten. Eine darüber hinaus gehende oder abweichende Nutzung ist unzulässig.

(4) Der *Auftragnehmer* verpflichtet sich, bei der Verarbeitung der personenbezogenen oder personenbeziehbaren Mitarbeiterdaten die Vorschriften des Hamburgischen Datenschutzgesetzes (HmbDSG) in der jeweils geltenden Fassung zu beachten. Dies betrifft insbesondere die Sicherungsmaßnahmen nach § 8 HmbDSG. Der *Auftragnehmer* unterwirft sich insoweit der Kontrolle durch den Hamburgischen Datenschutzbeauftragten.

(5) Der *Auftragnehmer* ist verpflichtet, alle ihm im Zusammenhang mit dem Auftrag bekannt werdenden Vorgänge - auch nach dessen Abschluss - geheim zu halten und nicht an Dritte weiterzugeben. Der *Auftragnehmer* hat insbesondere sicherzustellen, dass Unbefugte keinen Zugriff auf die den Auftrag betreffenden Unterlagen erhalten. Die Verpflichtung zur Geheimhaltung erstreckt sich auch auf alle Mitarbeiter des *Auftragnehmers*. Der *Auftragnehmer* hat sicherzustellen, dass sie auch bestehen bleibt, wenn das Arbeitsverhältnis zwischen ihm und einem Mitarbeiter beendet wird. Die Verpflichtung gilt ggf. auch für andere Firmen und Personen, die vom *Auftragnehmer* - nach Zustimmung der *Auftraggeberin* (§ 3 Abs. 1) - herangezogen werden.

§ 7

Herausgabeanspruch der Auftraggeberin

(1) Vom *Auftragnehmer* zur Vertragserfüllung angefertigte oder erworbene und für das Ergebnis bedeutsame Unterlagen sind an die *Auftraggeberin* herauszugeben; sie werden deren Eigentum. Die dem *Auftragnehmer* überlassenen Unterlagen sind dem *Auftraggeber* spätestens nach Auftragserfüllung zurückzugeben. Zurückbehaltungsrechte, die nicht auf diesem Vertragsverhältnis beruhen, sind ausgeschlossen.

(2) Dies gilt auch bei vorzeitiger Beendigung des Vertrages für die vom *Auftragnehmer* erarbeiteten Teilleistungen, soweit die *Auftraggeberin* für diese Verwendung hat.

§ 8

Zusammenarbeit

(1) Der *Auftragnehmer* ist verpflichtet, den Auftrag in ständigem Kontakt und in enger Zusammenarbeit mit der *Auftraggeberin* durchzuführen und diese laufend über den Fortgang der Arbeiten und über die Ergebnisse der einzelnen Untersuchungsphasen in angemessener Weise zu unterrichten. Über Besprechungs- und Präsentationstermine werden zwischen *Auftraggeberin* und *Auftragnehmer* im Laufe des Auftrages entsprechend dem Arbeits- und Terminplan (§ 4) Vereinbarungen getroffen.

(2) Werden personenbezogene oder personenbeziehbare Mitarbeiterdaten erhoben, so sind die dafür vorgesehenen Fragenkataloge (Fragebögen, Interviewleitfäden o.ä.) mit der *Auftraggeberin* rechtzeitig vor Gebrauch abzustimmen.

§ 9

Urheberrechte/Nutzungsrechte

(1) Die Auftraggeberin ist nach § 3 Abs. 1 Nr. 8, § 10 Abs. 3 des Hamburgischen Transparenzgesetzes (HmbTG) verpflichtet, das Gutachten [bzw. die Studie etc.] (im Folgenden: das Werk) im Informationsregister zu veröffentlichen und jedermann unentgeltlich zu jedweder freien Nutzung, Weiterverwendung und Verbreitung sowohl für nicht-kommerzielle als auch kommerzielle Zwecke zu überlassen.

(2) Soweit das Werk urheberrechtlich schutzfähig ist, räumt der *Auftragnehmer* der *Auftraggeberin* zu diesem Zweck sämtliche erforderlichen Nutzungsrechte an dem zu erstellenden Werk zeitlich, räumlich und inhaltlich unbeschränkt ein. Insbesondere räumt er der *Auftraggeberin* das Recht ein, das Werk zu vervielfältigen, zu verbreiten, öffentlich zugänglich zu machen, unter Wahrung seiner geistigen Eigenart zu bearbeiten oder umzugestalten, ungeachtet der Verwertungszwecke. Der *Auftragnehmer* gestattet der *Auftraggeberin*, jedermann die freie Nutzung, Weiterverwendung und Verbreitung sowohl für nicht-kommerzielle als auch kommerzielle Zwecke im Umfang der eingeräumten Nutzungsrechte zu gestatten.

(3) Der *Auftragnehmer* verzichtet auf die Geltendmachung von urheberrechtlichen Abwehransprüchen gegen Dritte; hiervon nicht erfasst sind Ansprüche wegen unterlassener Anerkennung der Urheberschaft (§ 13 UrhG) und wegen gröblicher Entstellung des Werkes (§ 14 UrhG).

(4) Auftragsdaten und - ergebnisse sowie Graphiken, Bilder, Zeichnungen, Fotos, Vorlagetexte für Internet-Darstellungen etc. sind vom *Auftragnehmer* frei von Rechten Dritter zu liefern.

(5) Die vorstehenden Absätze gelten auch, wenn das Vertragsverhältnis vorzeitig endet.

§ 10

Kündigungsrecht der Auftraggeberin

(1) Die *Auftraggeberin* hat das Recht, den Vertrag ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist durch schriftliche Erklärung gegenüber dem *Auftragnehmer* jederzeit ganz oder zu einem Teil zu kündigen.

(2) *Die Auftraggeberin* ist berechtigt, den Vertrag mit sofortiger Wirkung zu kündigen oder von ihm zurückzutreten, wenn der Auftragnehmer selbst oder vermittelt durch von ihm eingesetzte Nachunternehmer schuldhaft gegen ihm obliegende Anforderungen oder Verpflichtungen nach §§ 3, 3a, 5 oder 10 HmbVgG verstößt.

(3) Wird aus einem Grunde gekündigt, den die *Auftraggeberin* zu vertreten hat, erhält der *Auftragnehmer* die Vergütung für die bis dahin erbrachten, in sich abgeschlossenen, nachgewiesenen und als vertragsgemäß anerkannten Einzelleistungen und Ersatz für die im Rahmen des Vertrages darüber hinausgehenden, notwendigen und nachweisbar entstandenen Kosten für weitere Leistungen.

(4) Hat der *Auftragnehmer* den Kündigungsgrund zu vertreten, sind nur die bis dahin erbrachten, in sich abgeschlossenen, nachgewiesenen und als vertragsgemäß anerkannten Einzelleistungen zu vergüten. Diesen Anspruch übersteigende Teilzahlungen sind der Auftraggeberin zu erstatten.

(5) Ein Schadenersatzanspruch der *Auftraggeberin* gegen den *Auftragnehmer* wird nicht ausgeschlossen.

(6) § 649 BGB kommt nicht zur Anwendung.

§ 11

Vertragsstrafe

(1) Bei einem schuldhaften Verstoß gegen die aus §§ 3, 3a, 5 und 10 HmbVgG resultierenden Verpflichtungen ist der Auftragnehmer zur Zahlung einer Vertragsstrafe verpflichtet. Die Vertragsstrafe beträgt je Verstoß bis zu 1 v.H. der Abrechnungssumme. Der Auftragnehmer ist zur Zahlung der Vertragsstrafe nach S. 1 auch dann verpflichtet, wenn der Verstoß durch einen von ihm eingesetzten Nachunternehmer zu vertreten ist.

(2) Ergänzend vereinbarte Vertragsstrafen für die Überschreitung von Ausführungsfristen bleiben unberührt. Hiervon wiederum bleiben weitergehende Schadensersatzansprüche wegen der Überschreitung von Ausführungsfristen unberührt; die Vertragsstrafen nach diesem Absatz 2 werden jedoch auf solche Schadensersatzansprüche angerechnet.

§ 12

Vertragsänderungen und –ergänzungen

(1) Wenn der *Auftragnehmer* der Auffassung ist, dass Anforderungen, die die Auftraggeberin während der Auftragserfüllung stellt, zu einer Erweiterung der Leistungsbeschreibung führen und nicht innerhalb der vereinbarten Vergütung durchgeführt werden können, so wird er dies unverzüglich schriftlich anzeigen und ein entsprechendes Angebot mit Vorkalkulation vorlegen. Unterlässt der *Auftragnehmer* die Anzeige, steht ihm ein etwaiger Anspruch auf zusätzliche Vergütung nicht zu.

(2) Änderungen oder Ergänzungen dieses Vertrages bedürfen zu ihrer Wirksamkeit der Schriftform und müssen jeweils als solche gekennzeichnet sein.

§ 13

Haftung und Gewährleistung

(1) Der *Auftragnehmer* übernimmt der *Auftraggeberin* gegenüber die Haftung und Gewähr für eine ordnungsgemäße Ausführung seiner Leistungen nach den neuesten Erkenntnissen über Organisation, Wirtschaftlichkeit und Technik. Die Untersuchungsergebnisse, Beurteilungen und fachlichen Empfehlungen müssen für den vorgesehenen Zweck brauchbar und vollständig, sein.

(2) Die Haftungs- und Gewährleistungsansprüche der *Auftraggeberin* verjähren in zwei Jahren. Die Verjährung beginnt mit dem Ablauf des Jahres, in dem das Arbeitsergebnis abgenommen wurde.

(3) Die Ansprüche des *Auftragnehmers* verjähren in zwei Jahren. Die Frist beginnt mit dem Ablauf des Jahres, in dem das Arbeitsergebnis abgenommen wurde.

§ 14

Sonstige Vereinbarungen

(1) Erfüllungsort für die Leistungen des *Auftragnehmers* und Gerichtsstand für beide Parteien ist die Freie und Hansestadt Hamburg.

(2) Bedingungen des *Auftragnehmers*, insbesondere allgemeine Geschäftsbedingungen, gelten nur, wenn und soweit sie von der *Auftraggeberin* ausdrücklich und schriftlich angenommen worden sind.

(3) Mündliche Abreden sind nur verbindlich, wenn sie schriftlich bestätigt werden.

(4) Die Abtretung einer Forderung des *Auftragnehmers* aus diesem Vertrag ist nur mit Zustimmung der Finanzbehörde der Freien und Hansestadt Hamburg rechtswirksam. Der *Auftragnehmer* hat die Abtretungsanzeige der *Auftraggeberin* vorzulegen. Die Finanzbehörde teilt dem *Auftragnehmer* und dem neuen Gläubiger ihre Entscheidung mit.

(5) Im Falle der Unwirksamkeit einer oder mehrerer Bestimmungen dieses Vertrages bleibt die Wirksamkeit im Übrigen unberührt. Unwirksame Bestimmungen sind von den Parteien durch wirksame zu ersetzen, die dem gewollten Zweck möglichst nahe kommen. Entsprechendes gilt im Falle einer Vertragslücke.

(6) Dieser Vertrag unterliegt dem Recht der Bundesrepublik Deutschland.

§ 15

Veröffentlichungsklausel

(1) Dieser Vertrag unterliegt dem Hamburgischen Transparenzgesetz (HmbTG). Bei Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen wird er nach Maßgabe der Vorschriften des HmbTG im Informationsregister veröffentlicht. Unabhängig von einer möglichen Veröffentlichung kann der Vertrag Gegenstand von Auskunftsanträgen nach dem HmbTG sein.

(2) Für durch die Verletzung eines Betriebs- oder Geschäftsgeheimnisses bei der Veröffentlichung im Informationsregister oder Herausgabe auf Antrag nach dem HmbTG entstehende Schäden haftet die Auftraggeberin nur bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit.

Hamburg, den 13.02.2019

Die Auftraggeberin:

FREIE UND HANSESTADT HAMBURG

[redacted]

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation
Amt für Verkehr und Straßenwesen

Der Auftragnehmer:

Bietergemeinschaft ARGUS Stadt und Verkehr, Planersocietät und Urbanista

[redacted]

ARGUS Planersocietät urbanista

VERGABEUNTERLAGEN
Verhandlungsrunde

Verhandlungsverfahren mit öffentlichem Teilnahmewettbewerb (EU) (VgV)

2018000529 – Begleitung der kontinuierlichen Verkehrsentwicklungsplanu ng in Hamburg

AUFTRAGGEBER
Finanzbehörde Hamburg
Gänsemarkt 36, 20354 Hamburg, Deutschland

30.11.2018

Inhaltsverzeichnis

VERFAHRENSINFORMATIONEN
Verhandlungsrunde

Verfahren: 2018000529 – Begleitung der kontinuierlichen Verkehrsentwicklungsplanu ng in Hamburg

INFORMATIONEN ZUR VERHANDLUNGSRUNDE

Es ist beabsichtigt, die in anliegender Leistungsbeschreibung bezeichneten Leistungen im Namen und für Rechnung des unten angegebenen Auftraggebers zu vergeben. Einzelheiten ergeben sich aus den Vergabeunterlagen.

INFORMATIONEN

ALLGEMEIN

Auftragsnummer	2018000529
Maßnahme	
Auftragsbezeichnung	Begleitung der kontinuierlichen Verkehrsentwicklungsplanu ng in Hamburg
Auftragsbeschreibung	Ziel der Verkehrsentwicklungsplanu ng ist es, eine mittel– bis langfristige Strategie zur Steuerung des gesamtstädtischen Straßen– und Schienenverkehrs und des Mobilitätsverhaltens zu entwickeln. Die Auftragnehmer werden in enger Abstimmung mit dem Amt für Verkehr und Straßenwesen für die Erarbeitung des strategischen Handlungskonzepts (Verkehrsentwicklungsplan) und für die parallele Entwicklung und Umsetzung eines Kommunikations– und Beteiligungskonzepts verantwortlich sein. Der Auftrag wird in zwei Losen vergeben.

VERFAHREN

Auftraggebertyp	Öffentlicher Auftraggeber
Auftraggeber	Finanzbehörde Hamburg
Liefer–/Ausführungsort	20459 Hamburg
Leistungsart	Dienstleistungsauftrag
Vergabeart	Verhandlungsverfahren mit öffentlichem Teilnahmewettbewerb (EU) (VgV)

VERFAHRENSEIGENSCHAFTEN

Losweise Vergabe	Ja
Art der losweisen Vergabe	Bieter kann für genau ein Los anbieten
Zuschlagskriterium	Wirtschaftlichstes Angebot Berechnungsmethode: Freie Verhältniswahl Preis/Leistung Gewichtung: 25%: 75%
Klassifizierungen	Code: 71000000–8 Bezeichnung: Dienstleistungen von Architektur–, Konstruktions– und Ingenieurbüros und Prüfstellen

ANGEBOTE

Nebenangebote	Nebenangebote sind nicht zugelassen
Nachlass	Ja
Skonto zugelassen	Nein
Skonto Zahlungsziel	Tag(e)
Verwendung elektronischer Mittel	Die Einreichung der Angebote/ Teilnahmeanträge darf nur elektronisch erfolgen
URL für elektronische Angebote	http:// www. bieterportal. hamburg. de
Zulässige Signaturen	Qualifizierte elektronische Signatur, Fortgeschrittene elektronische Signatur, Textform nach §126b BGB

TERMINE

ALLGEMEIN

Vorausgegangene Vorinformation	Nein
Besondere Dringlichkeit	Nein

BEKANNTMACHUNG

Bekanntmachung	22.08.2018
Vorinformation	

ANGEBOTE UND BEWERTUNG

Frist Bieterfragen	10.12.2018 10:00
Eröffnungstermin (nur VOB)	
Angebotsfrist	14.12.2018 10:00:00
Bindefrist	14.03.2019
Versand Vorabinformation	

AUFTRAGSDAUER

Beginn	15.03.2019
Ende	14.03.2022
Anmerkungen	

LEISTUNGSVERZEICHNIS

30.11.2018

Verhandlungsrunde

Verfahren: 2018000529 – Begleitung der kontinuierlichen Verkehrsentwicklungsplanu ng in Hamburg

SKONTO

Skonto zugelassen	Nein
Zahlungsziel (falls zugelassen)	Tag(e)
Skonto	_____ %

AUFLISTUNG ALLER POSITIONEN

ALLE PREISE SIND OHNE UMSATZSTEUER ANZUGEBEN

1 LOS Erarbeitung des strategischen Handlungskonzeptes mit begleitender Öffentlichkeitsarbeit und –beteiligung **EUR .....**

		USt. [%]	Menge	Einheit	Einzelpreis [EUR]	Gesamtpreis [EUR]
1.1	**Durchschnittlicher Tagessatz inkl. aller Nebenkosten**	**19%**	**1,00**	**Pauschale**	..... pro 1,00 Pauschale	.....

2 LOS Koordination und Steuerung des Verfahrens **EUR .....**

		USt. [%]	Menge	Einheit	Einzelpreis [EUR]	Gesamtpreis [EUR]
2.1	**Durchschnittlicher Tagessatz inkl. aller Nebenkosten**	**19%**	**1,00**	**Pauschale**	..... pro 1,00 Pauschale	.....

ANGEBOTSSUMME(N)

Summe exkl. Nachlass (netto)	_____
Nachlass (netto)	_____
Summe inkl. Nachlass (netto)	_____
Umsatzsteuer	_____
Summe (brutto)	_____

LEISTUNGSVERZEICHNIS
Verhandlungsrunde

Verfahren: 2018000529 – Begleitung der kontinuierlichen Verkehrsentwicklungsplanu ng in Hamburg

AUFLISTUNG ALLER DATEIANLAGEN ZU DEN POSITIONEN

Name	Dateiname	Größe	MIME-Type

KRITERIENKATALOG
Verhandlungsrunde

Verfahren: 2018000529 – Begleitung der kontinuierlichen Verkehrsentwicklungsplanu ng in Hamburg

EIGNUNGSKRITERIEN

Keine Eignungskriterien festgelegt.

KRITERIENKATALOG
Verhandlungsrunde

Verfahren: 2018000529 – Begleitung der kontinuierlichen Verkehrsentwicklungsplanu ng in Hamburg

LEISTUNGSKRITERIEN

1 **Los 1 –"Erarbeitung des strategischen Handlungskonzeptes mit begleitender Öffentlichkeitsarbeit und –beteiligung"**

2 **Los 2 –"Koordination und Steuerung des Verfahrens"**

Name	Dateiname	Größe	MIME−Type
Verfahrensbrief Los 1	Verfahrensbrief Los 1.pdf	574,44 KB	application/pdf
Vertrag Los 1	Vertrag Los 1.pdf	233,49 KB	application/pdf
Leistungsbeschreibung LOS 1_Reinschrift	Leistungsbeschreibung LOS 1_Reinschrift.pdf	621,41 KB	application/pdf
Leistungsbeschreibung LOS 1_Änderungsversion	Leistungsbeschreibung LOS 1_Änderungsversion.pdf	625,00 KB	application/pdf
VEP HH LOS 1 − Vorlage Kostenkalkulation	VEP HH LOS 1 − Vorlage Kostenkalkulation.xlsx	18,17 KB	application/ vnd. openxmlformats−officedocument. spreadsheetml. sheet
Verfahrensbrief Los 2	Verfahrensbrief Los 2.pdf	448,91 KB	application/pdf
Vertrag Los 2	Vertrag Los 2.pdf	234,12 KB	application/pdf
Leistungsbeschreibung LOS 2_Reinschrift	Leistungsbeschreibung LOS 2_Reinschrift.pdf	401,38 KB	application/pdf
Leistungsbeschreibung LOS 2_Änderungsversion	Leistungsbeschreibung LOS 2_Änderungsversion.pdf	488,23 KB	application/pdf
VEP HH LOS 2 − Vorlage Kostenkalkulation	VEP HH LOS 2 − Vorlage Kostenkalkulation.xlsx	14,27 KB	application/ vnd. openxmlformats−officedocument. spreadsheetml. sheet

Freie und Hansestadt Hamburg
Finanzbehörde

- Verfahrensbrief Nr. 2-

(Aufforderung zur Abgabe eines finalen, verbindlichen Angebots)

Verhandlungsverfahren mit öffentlichem Teilnahmewettbewerb

über die

Begleitung der kontinuierlichen Verkehrsentwicklungsplanung in Hamburg

Erarbeitung des strategischen Handlungskonzeptes mit begleitender Öffentlichkeitsarbeit und –beteiligung (Los 1)

gem.
Vierter Teil des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) sowie nach der Verordnung über die Vergabe öffentlicher Aufträge (Vergabeverordnung - VgV)

Vergabenummer 2018000529

Finanzbehörde Hamburg
Hamburgweite Dienste und Organisation
Beschaffung und Strategischer Einkauf für Hamburg
[redacted]
Gänsemarkt 36
20354 Hamburg

Inhaltsverzeichnis

Freie und Hansestadt Hamburg
Finanzbehörde

Finanzbehörde Hamburg, Gänsemarkt 36, 20354 Hamburg

An alle Bieter

Hamburgweite Dienste und Organisation
Beschaffung und strategischer Einkauf für Hamburg
Gänsemarkt 36
20354 Hamburg

Az.: 153-0/30.155

30.11.2018

Begleitung der kontinuierlichen Verkehrsentwicklungsplanung in Hamburg (2018000529) – Erarbeitung des strategischen Handlungskonzeptes mit begleitender Öffentlichkeitsarbeit und –beteiligung (Los 1)

Sehr geehrte Damen und Herren,

nach dem Verhandlungstermin werden Sie nun aufgerodert ein finales, verbindliches Angebot einzureichen.

Bitte beachten Sie die Hinweise in den Vergabeunterlagen.

Mit freundlichem Gruß

Finanzbehörde Hamburg

1 Allgemeines

Die Vergabestelle weist darauf hin, dass der Bieter gem. § 2 der Bewerbungsbedingungen für die Vergabe von Lieferungen und Dienstleistungen die Vollständigkeit der Vergabeunterlagen nach Erhalt zu prüfen hat. Werden vom Bieter inhaltliche Unstimmigkeiten oder Unklarheiten, die die Preisermittlung beeinflussen, festgestellt, so hat er sich unverzüglich an die Vergabestelle zu wenden.

Die Vergabeunterlagen bestehen aus:

a) diesem Verfahrensbrief,
b) dem Vertragsentwurf,
c) der Leistungsbeschreibung für Los 1 sowie
d) den sonstigen Informationen und Eingabefeldern im Bieterportal.

2 Ausschreibungsziel und -umfang

Ziel der Verkehrsentwicklungsplanung ist die Erstellung eines strategischen, langfristig ausgerichteten Handlungskonzeptes, an dem sich die gesamtstädtische Verkehrsplanung für einen Zeitraum von ca. 10 Jahren orientiert. Vom Auftragnehmer werden innovative und konzeptionelle Lösungsvorschläge erwartet, die in einen klar strukturierten Maßnahmenplan einfließen sollen.

Der Auftragnehmer wird in enger Abstimmung mit dem Amt für Verkehr und Straßenwesen für die Erarbeitung des strategischen Handlungskonzepts (Verkehrsentwicklungsplan) verantwortlich sein. Ein wesentlicher Teil der Aufgabe liegt in der Integration und Synchronisierung verschiedener Maßnahmen aus vorliegenden Konzepten und sektoralen Planungen im Verkehrsbereich sowie aus anderen Fachplanungen (Luftreinhalteplanung, Lärmaktionsplanung etc.) und der Entwicklung von Szenarien. Die Maßnahmen und Szenarien sind hinsichtlich ihrer Wirkungen auf den Verkehr, die Gesundheit und die Umwelt sowie ihrer Wechselwirkungen untereinander zu prüfen und zu bewerten. Für die Berechnung der Maßnahmeneffekte wird das gesamtstädtische, feinräumige Verkehrsmodell als zentrales Werkzeug zur Verfügung stehen. Die Modellierung selbst ist nicht Teil des Auftrags.

Parallel zur fachlichen Bearbeitung soll ein Kommunikations- und Beteiligungskonzept entwickelt und umgesetzt werden, das zu dem langfristigen, strategischen, gesamtstädtischen und integrierten Planungsprozess passt und die Bedürfnisse, Interessen und Besonderheiten der Hamburger Stadtgesellschaft berücksichtigt.

In einem zweiten Los wird die Steuerung und Koordination des Verfahrens ausgeschrieben. Der gesuchte Auftragnehmer für Los 2 soll die Auftraggeberin bei organisatorischen Aufgaben der Projektsteuerung unterstützen und die Zusammenarbeit zwischen allen Projektbeteiligten koordinieren.

Die Auftraggeberin erwartet vom Auftragnehmer eine kontinuierliche, zielorientierte, vertrauensvolle und transparente Zusammenarbeit mit dem Auftragnehmer des zweiten Loses (Steuerung und Koordination des Verfahrens) und eine aktive Unterstützung bei der Erfüllung seiner Aufgaben.

Der Vertrag soll für eine Laufzeit von drei Jahren ab der Zuschlagserteilung, voraussichtlich ***vom 01.03.2019 bis zum 28.02.2022***, geschlossen werden.
Eine Verlängerungsoption des Auftrags um maximal ein Jahr kann erfolgen, wenn sich im Bearbeitungsprozess Verzögerungen ergeben, die der Auftragnehmer nicht zu vertreten hat (z.B. verzögerte behördliche Abstimmung, Verzögerungen im Beteiligungsverfahren).

3 Ablauf des Verhandlungsverfahrens

Öffentlicher Teilnahmewettbewerb
Im Vorfeld hat ein Teilnahmewettbewerb stattgefunden. Siehe hierzu Bekanntmachung in der Europäischen Union, Nr. 2018/S 162-370521. Die Anforderungen des Teilnahmewettbewerbs und die Angaben in den Teilnahmeanträgen werden im Falle der Zuschlagserteilung Bestandteil des Vertrages.

Einreichung eines indikativen Angebots
Die indikativen Angebote wurden bereits eingereicht.

Präsentation und Verhandlungen
Die Verhandlung einschließlich der Angebotspräsentation hat bereits stattfgefunden.

Verbindliches Angebot
Im Anschluss an die Verhandlungen werden die Bieter zur Abgabe verbindlicher schriftlicher Angebote aufgefordert. Der AG behält sich vor, auch nach Eingang der verbindlichen Angebote noch einmal in Verhandlungen einzutreten und ggfs. weitere Angebote abzufordern.

Das letzte verbindliche Angebot wird gemäß den Zuschlagskriterien unter Ziffer 12 dieses Verfahrensbriefes gewertet.

4 Fristen/ Termine

Siehe Informationen im Bieterportal.

5 Hinweise zum Angebot

5.1 Grundlagen

Die Verfahrenssprache ist Deutsch.

Die Ausführung der in den Anlagen dieses Verfahrensbriefes beschriebenen Leistungen wird zu den eingesetzten Festpreisen ohne Umsatzsteuer angeboten. Diesen Preisen wird die Umsatzsteuer in der jeweils geltenden Höhe hinzugerechnet. Die Preise schließen alle Nebenkosten ein soweit dieses nicht im Vertrag anders geregelt ist.

Für die im Rahmen des Ausschreibungsverfahrens zu fertigenden Ausarbeitungen sowie die Präsentation im Verhandlungsverfahren wird keine Vergütung gezahlt. Auch findet keine Erstattung sonstiger Kosten - wie z. Bsp. Reisekosten - statt.

5.2 Bearbeitung und Einreichung des Angebots

Die **aktuellen und vollständigen** Vergabeunterlagen finden Sie im Bieterportal unter: **www.bieterportal.hamburg.de**

Falls Sie bereit sind, die ausgeschriebenen Leistungen zu übernehmen, geben Sie Ihr Angebot bitte ausschließlich mittels des Bieterassistenten der eVergabe ab. Der Zugang zur eVergabe steht Ihnen im Bieterportal unter **www.bieterportal.hamburg.de** zur Verfügung.

Für das vorliegende Verfahren ist es nicht erforderlich, das Angebot mittels einer digitalen Signatur zu unterzeichnen. Es genügt, im letzten Schritt Ihren Vor− und Nachnamen in das hierfür vorgesehene Feld einzutragen.

Die Angebote werden nicht verlesen, Bieter und Preise nicht bekannt gegeben. Bis zum Einreichungstermin können die Angebote über die eVergabe im Bieterportal geändert werden.

6 Bieterkommunikation

Zu dieser Ausschreibung werden nur Anfragen beantwortet, die über die **Bieterkommunikation der eVergabe** innerhalb der Frist für Bieterfragen gestellt werden. Für Fragen, die nach Ablauf der Frist eingehen, kann eine Beantwortung nicht zugesagt werden (Ermessen der Vergabestelle).

Die Auskünfte inkl. ggf. beigefügter Anlagen werden ebenfalls ausschließlich in der **Bieterkommunikation der eVergabe** veröffentlicht. Bitte loggen Sie sich für die Kenntnisnahme im Bieterportal der eVergabe ein und wechseln Sie dann in die **Bieterkommunikation der eVergabe** des jeweiligen Projekts.

Bieter und Interessenten, die sich im Bieterassistenten der eVergabe die Ausschreibung bereits auf den Kartenreiter „Meine Angebote" gezogen haben oder die Funktion „Nachrichten bestellen" ausgewählt haben, erhalten den Hinweis auf Antworten der Vergabestelle außerdem per Email (nur Antworttext ohne ggf. beigefügte Anlagen).

Die Auskünfte der durchführenden Vergabestelle werden Bestandteil der Vergabeunterlagen.

Der Einwand, dass der Bieter über den Umfang der Leistung oder über die Art und Weise der Ausführung nicht genügend unterrichtet gewesen sei, ist ausgeschlossen.

7 Nebenangebote

Nebenangebote sind nicht zugelassen.

8 Bietergemeinschaft

Bietergemeinschaften mussten mit dem Teilnahmeantrag bekannt gegeben werden.

9 Unterauftragsvergabe

Sofern Sie beabsichtigen, Leistungen von Unterauftragnehmern erbringen zu lassen, benennen Sie, welchen Teil der Leistung dies jeweils betrifft.

Für den/die vorgesehenen Unterauftragnehmer legen Sie eine Verpflichtungsermächtigung für die Teile des Auftrages vor, die im Wege der Unterauftragsvergabe erbracht werden sollen.

Falls Sie gem. § 47 Vergabeverordnung – VgV zum Nachweis Ihrer Eignung die Kapazitäten anderer Unternehmen in Anspruch nehmen möchten (Eignungsleihe), legen Sie mit dem Angebot die entsprechenden Unterlagen zur Eignung vor.

Die Ausführung der Leistung oder wesentlicher Teile davon dürfen jeweils nur mit **vorheriger schriftlicher Zustimmung des AG** an andere übertragen werden.
Die Verantwortung für die Auswahl der Unterauftragnehmer und die Gestaltung der Unteraufträge liegt beim AN.

Des Weiteren gelten die Bestimmungen gem. § 5 Hamburger Vergabegesetz (HmbVgG) zum Nachunternehmereinsatz.

10 Leistungsbezogene Unterlagen

Zur Überprüfung, ob alle Mindestanforderungen erfüllt werden und zur Bewertung der Qualität, ist es erforderlich, dass Sie mit dem Angebot bis zum Ende der Angebotsfrist die nachfolgend aufgeführten Unterlagen einreichen:

Anlagen-Nr.	Leistungsbezogene Unterlagen	Wertung als…
L1	**Konzept** Dem Angebot ist ein Konzept beizufügen, das eine inhaltliche Auseinandersetzung mit der Leistungsbeschreibung erkennen lässt und sich im Aufbau an der hier verwendeten Struktur der Arbeitspakete orientiert.Die Beschreibung der einzelnen Arbeitspakete und deren inhaltlichen Bausteine kann der Leistungsbeschreibung entnommen werden. Der Umfang des Konzeptes ist auf max. 20 Seiten (DIN A4, Schriftgröße 11) zu begrenzen. Darüber hinaus eingereichte Seiten werden bei der Bewertung nicht berücksichtigt. **Bitte reichen Sie sowohl eine Reinschrift als auch eine Änderungsversion Ihres Konzeptes ein, sodass die Änderungen im Vergleich zum indikativen Angebot für den Auftraggeber ersichtlich sind.**	Zuschlagskriterium
L2	**Ausgefülltes Preisblatt** Das zu verwendende Formular (Produkte/Leistungen) liegt den Vergabeunterlagen bei.	Zuschlagskriterium
L3	**Kostenkalkulation** Dem Angebot ist eine detaillierte Kostenkalkulation beizufügen, aus der hervorgeht, wie sich das Honorarangebot zusammensetzt. Dabei sind neben dem Gesamtpreis auch die durchschnittlichen vorgesehenen Stunden pro Jahr, die Stunden bzw. Tage und Kosten pro Leistungsbaustein für die Gesamtlaufzeit sowie der Stundensatz aller Bearbeiter anzugeben. **Eine enstprechende, zwingend zu verwendende Vorlage liegt den Vergabeunterlagen bei. Diese ist ausschließlich in der Form zu verwenden und nicht zu verändern.**	Ausschlusskriterium
L4	**Zeit- und Aufgabenplan** Dem Angebot ist ein Zeit- und Aufgabenplan beizufügen, aus dem der geplante Personaleinsatz, wichtige Abstimmungsphasen und Meilensteine hervorgehen.	Ausschlusskriterium

11 Hinweise zu den Unterlagen

Weitere Angaben zur Eignung, **zur Leistung** und **zu den sonstigen besonderen Bedingungen** sind ggf. im Rahmen der elektronischen Angebotsbearbeitung in den dafür vorgesehenen Eingabefeldern zu machen.

Nach § 56 Abs. 2 VgV können **Unterlagen**, die nicht bis zum Ende der Angebotsfrist eingereicht wurden, nachgefordert werden. Die Nachforderung liegt im Ermessen des AG.

Ausgeschlossen gem. § 57 Abs. 3 VgV werden Angebote, die - ggf. nach erfolgloser Nachforderung - die geforderten Unterlagen nicht enthalten.

12 Zuschlagserteilung

Der Zuschlag wird auf das nach § 58 Abs. 1 VgV wirtschaftlichste Angebot erteilt.

Alle eingegangenen Angebote werden nach Ende der Angebotsfrist in vier Wertungsstufen geprüft:

Prüfung der formalen Anforderungen nach §§ 56 ff. VgV

Prüfung der Angemessenheit des Preises § 60 VgV

Auswahl des wirtschaftlichsten Angebotes nach § 127 GWB, § 58 VgV

In die Wertungsstufe IV. kommen nur die Angebote, die die Wertungsstufen I.-III. erfolgreich durchlaufen haben.

Nr.	Bewertungskriterien	Gewichtungsfaktor	Maximal zu erreichende Punktzahl
A	**Aufgabenerfassung und Qualität des Konzepts**	**60**	**600**
	AP 1: Grundlagenanalyse • Darstellung erster konzeptioneller Ansätze für eine integrierte Zusammenstellung aller relevanten Planungen, Konzepte und Programme, die ggf. auch Abhängigkeiten, Inkonsistenzen und Lücken aufzeigt.	5	50
	AP 2: Zustandsanalyse und Herausforderungen • Darstellung erster konzeptioneller Ansätze für die Analyse des Verkehrssystems und der Rahmenbedingungen sowie für die Prognose der Verkehrsentwicklung. Dabei sollte insbesondere auf mögliche Methoden zur Identifizierung von bestehenden Defiziten und zukünftigen Handlungserfordernissen eingegangen werden.	5	50
	AP 3: Entwicklung und Bewertung von Maßnahmen und Szenarien • Darstellung erster konzeptioneller Ansätze für die Entwicklung von Szenarien und für die Wirkungsabschätzung, insbesondere für Maßnahmen, die nicht	15	150

	mit dem Verkehrsmodell simuliert werden, unter Darlegung einer möglichen methodischen Vorgehensweise		
	AP 4: Erarbeitung des strategischen Handlungskonzepts inkl. Umsetzungsstrategie • Darstellung erster konzeptioneller Ideen für die Gestaltung eines strategischen, umsetzungs- und anwendungsorientierten Handlungskonzeptes.	10	100
	AP 5: Dokumentation des Verfahrens und der Ergebnisse • Darstellung des methodischen Vorgehens und erster konzeptioneller Ideen für nutzungsorientierte, Dokumentationsformate.	5	50
	AP 6: Erarbeitung eines Evaluationskonzeptes • Darstellung des methodischen Vorgehens und erster konzeptioneller Ideen für die Gestaltung eines anwendungsorientierten Evaluationskonzeptes.	5	50
	AP 7: Kommunikation und Beteiligung • Darstellung des methodischen Vorgehens und erster konzeptioneller Ideen zum Kommunikations- und Beteiligungsverfahren, darunter Antworten auf die Fragen: – Welche (innovativen) Instrumente der Bürger- und Stakeholderbeteiligung erfüllen die in Kap. 8.1 genannten Anforderungen? Welche würden Sie empfehlen? – Wie wollen Sie sicherstellen, dass das Beteiligungsverfahren keine Erwartungen weckt, die nicht erfüllt werden können (Erwartungsmanagement)?	15	150
B	**Präsentation des indikativen Angebotes**	**15**	**150**
C	**Angebotspreis (Gesamtpreis für Los 1)**	**25**	**250**

Punktvergabe:

Die Punktevergabe erfolgt durch eine Auswahlkommission der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation entsprechend der oben benannten Zuschlagskriterien. Die Bewertung der einzelnen Kriterien (siehe Tabelle) wird mit dem angegebenen Gewichtungsfaktor multipliziert. Aus der Multiplikation von Gewichtungsfaktor und Bewertungspunkten ergibt sich – aufsummiert über alle Kriterien – die Wertung der maximal möglichen Punktzahl von 1.000 Punkten. Das Angebot, das die höchste Gesamtpunktzahl aufweist, erhält den Zuschlag.

Teil A: Aufgabenerfassung und Qualität des Konzepts
Für das eingereichte Konzept können maximal 600 Punkte erreicht werden. Die konzeptionellen Angaben werden von einer Auswahlkommission der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation entsprechend der oben benannten Zuschlagskriterien bepunktet.

Dabei werden insbesondere für die Arbeitspakete das Aufgabenverständnis, die methodische Vorgehensweise für die Bearbeitung der einzelnen Arbeitspakete, die Schlüssigkeit der

dargelegten methodischen Herangehensweise und die Kreativität der inhaltlich-konzeptionellen Ansätze bewertet.

Der Bieter soll darlegen, wie die Anforderungen der Leistungsbeschreibung organisatorisch, inhaltlich und zeitlich umgesetzt werden sollen. Dabei sollten die wesentlichen Leistungen differenziert benannt und spezifische Anforderungen sowohl in fachlicher als auch in zeitlicher Hinsicht dargelegt werden. Das Konzept sollte in seiner Struktur die in der Leistungsbeschreibung aufgeführten Arbeitspakete abbilden. Es muss erkennbar sein, dass der Bieter die Besonderheiten der Aufgabe erkannt hat und eine zielorientierte, fachlich fundierte und umfassende Bearbeitung zu erwarten ist. Es ist zudem schlüssig darzulegen, wie der Auftragnehmer eine reibungslose Kommunikation und Zusammenarbeit mit der Auftraggeberin sowie weiteren Auftragnehmern und Projektbeteiligten sicherstellen will. Dabei ist auf die Besonderheiten der Projektstruktur und etwaige Schnittstellen einzugehen.

Für die Bewertung jedes Kriteriums gilt:

- **10 Punkte** erhält ein Bieter für das jeweilige Kriterium, wenn er durch seine Angaben deutlich macht, dass er die bei diesem Kriterium wesentlichen Problematiken und Fragestellungen vollständig erkannt und berücksichtigt hat und entsprechende Lösungen präsentiert. Die methodischen Vorgehensweise für die Bearbeitung des jeweiligen Arbeitspakets muss schlüssig und geeignet sein.

  Der Bieter muss weitere, ggf. potentielle Problemstellungen, Besonderheiten oder sonstige Gesichtspunkte erkannt und behandelt haben, die mit diesem Kriterium ebenfalls in Zusammenhang stehen. Die Angaben des Bieters müssen ganz nachvollziehbar und widerspruchsfrei sein.

  Die vorgeschlagenen konzeptionellen Ansätze und Ideen müssen aus Sicht der Auftraggeberin im Hinblick auf die jeweilige Problemstellung ganz umsetzbar und geeignet sein.

- **5 Punkte** erhält ein Bieter für das jeweilige Kriterium, wenn er durch seine Angaben deutlich macht, dass er die bei diesem Kriterium wesentlichen Problematiken und Fragestellungen vollständig oder im Wesentlichen vollständig erkannt und berücksichtigt hat und entsprechende Lösungen präsentiert.

  Die Angaben des Bieters müssen ganz oder im Wesentlichen nachvollziehbar und widerspruchsfrei sein.

  Die vorgeschlagenen konzeptionellen Ansätze und Ideen müssen aus Sicht der Auftraggeberin im Hinblick auf die jeweilige Problemstellung im Wesentlichen umsetzbar und geeignet sein.

- **1 Punkt** erhält ein Bieter für das jeweilige Kriterium, wenn er nicht alle wesentlichen Problematiken bzw. Fragestellungen erkannt und berücksichtigt hat oder keine entsprechende Lösungen präsentiert.

  Sind seine Angaben nicht oder kaum nachvollziehbar oder in nicht unerheblichem Umfang widersprüchlich, führt dies ebenfalls zu nur einem Punkt.

  Dasselbe gilt für konzeptionellen Ansätze und Ideen, die bei der Auftraggeberin Zweifel an der Umsetzbarkeit und Eignung im Hinblick auf die jeweilige Problemstellung bestehen lassen.

Diese Bewertung wird mit dem benannten Gewichtungsfaktor multipliziert. Aus der Multiplikation von Gewichtungsfaktor und Bewertungspunkten ergibt sich – aufsummiert über alle Kriterien – eine Wertung von max. 600 Punkten.

Die konzeptionellen Angaben werden im Falle der Erteilung des Auftrags verbindlicher Bestandteil des Vertrags.

Teil B: Präsentation des indikativen Angebotes
Die Präsentation der Bieter wird unter Berücksichtigung der Darstellung und Aufbereitung der Präsentation, des Aufgabenverständnisses, der Schlüssigkeit der Ausführungen, der Ortskenntnis sowie der Plausibilität der Antworten mit maximal 10 Punkten bewertet.

Bei der Bewertung der Präsentationsleistung legt die Auftraggeberin besonderen Wert auf die Kommunikationskompetenz und den Präsentationsstil des Bieters. Zum Nachweis seiner Kommunikationskompetenz soll der Bieter zeigen, dass das für die Auftragsausführung vorgesehene Team über die Fähigkeit verfügt, komplexe Sachverhalte verständlich und strukturiert darzustellen. Für den Präsentationsstil sind die Stringenz der Gliederung und die Eingängigkeit der Darstellung entscheidend.

Für die Bewertung der Präsentationsleistung gilt:

- **10 Punkte** erhält ein Bieter, wenn er seine Ideen besonders anschaulich und inhaltlich stringent präsentiert sowie auf Nachfragen überzeugende Antworten bereithält. Der Bieter sollte deutlich machen, dass das für die Auftragsausführung vorgesehen Team über die Fähigkeit verfügt, komplexe Sachverhalte sehr gut verständlich und strukturiert darzustellen.

  Er sollte in seiner Präsentation zeigen, dass er alle wesentlichen Problematiken und Fragestellungen vollständig erkannt und berücksichtigt hat und entsprechende Lösungen präsentieren. Der Bieter sollte deutlich machen, dass er sich Kenntnisse über die örtlichen Gegebenheiten angeeignet hat und diese spezifischen Rahmenbedingungen in der Präsentation berücksichtigen.
- **5 Punkte** erhält ein Bieter, wenn er seine Ideen anschaulich und inhaltlich im Wesentlichen stringent präsentiert sowie auf Nachfragen passende Antworten bereithält. Der Bieter sollte deutlich machen, dass das für die Auftragsausführung vorgesehen Team über die Fähigkeit verfügt, komplexe Sachverhalte verständlich und strukturiert darzustellen.

  Er sollte in seiner Präsentation zeigen, dass er wesentliche Problematiken und Fragestellungen erkannt und berücksichtigt hat und entsprechende Lösungen präsentieren.
- **1 Punkt** erhält ein Bieter, wenn er seine Ideen wenig anschaulich oder unstrukturiert präsentiert sowie auf Nachfragen kaum passende Antworten bereithält. Verfügt das für die Auftragsausführung vorgesehen Team nicht über die Fähigkeit, komplexe Sachverhalte verständlich und strukturiert darzustellen, führt dies ebenfalls nur zu einem Punkt.

  Dasselbe gilt, wenn der Bieter in seiner Präsentation nicht zeigt, dass er wesentliche Problematiken und Fragestellungen erkannt und berücksichtigt hat und entsprechende Lösungen präsentiert.

Diese Bewertung wird mit dem benannten Gewichtungsfaktor (15) multipliziert. Aus der Multiplikation von Gewichtungsfaktor und Bewertungspunkten ergibt sich eine Bewertung der Präsentationsleistung von max. 150 Punkten.

Teil C: Angebotspreis
Das Angebot mit dem niedrigsten Preis erhält 250 Punkte. Alle höheren Preisangebote werden mit dem Bieter, der den niedrigsten Preis angeboten hat, verglichen. Punkte für den

Preis werden in Höhe des Prozentsatzes abgezogen, um den der Preis des jeweiligen Bieters über dem Preis des Bieters, der den niedrigsten Preis angeboten hat, liegt.

Beispiel: Ein Angebot, das um 10% über dem niedrigsten Preis liegt, erhält bei der Preiswertung einen Abschlag von der Höchstpunktzahl (250 Punkte) von 10 % (25 Punkte). Es würde also 225 Punkte erhalten. Es werden mindestens 0 Punkte vergeben, negative Punktevergaben sind nicht möglich. Die Berechnung der Preispunkte findet mit zwei Nachkommastellen statt.

13 Weitere Informationen

Die Vergabestelle behält sich vor, bei Bedarf Wirtschaftsauskünfte über einzelne Bieter bei einer Auskunftei (zzt. Creditreform und/oder Bürgel) einzuholen.

14 Vergabekammer

Zuständig für die Nachprüfung behaupteter Verstöße gegen die Vergabebestimmungen ist die

Vergabekammer bei der Finanzbehörde
Große Bleichen 27
20354 Hamburg.

Gemäß § 160 Abs. 1 GWB leitet die Vergabekammer ein Nachprüfungsverfahren nur auf Antrag ein. Der Antrag ist gemäß § 160 Abs. 3 Nr. 1 GWB unzulässig, wenn der Antragsteller den gerügten Verstoß gegen Vergabevorschriften im Vergabeverfahren erkannt und gegenüber dem Auftraggeber nicht unverzüglich gerügt hat. Die Rüge gilt nur dann als unverzüglich, wenn sie nicht später als 10 Kalendertage nach Kenntnis des behaupteten Verstoßes eingelegt wird.

Des Weiteren ist gemäß § 160 Abs. 3 Nr. 4 GWB der Nachprüfungsantrag unzulässig, wenn mehr als 15 Tage nach Eingang der Mitteilung des Auftraggebers, einer Rüge nicht abhelfen zu wollen, vergangen sind.

F r e i e u n d H a n s e s t a d t H a m b u r g

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Werkvertrag

Die Freie und Hansestadt Hamburg,
vertreten durch die
Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation,
Amt Verkehr und Straßenwesen
Alter Steinweg 4, 20459 Hamburg

als Auftraggeberin

und

als Auftragnehmer

schließen folgenden Vertrag:

§ 1

Vertragsgrundlagen

Die Leistungsbeschreibung der *Auftraggeberin* vom >Datum> (Anlage 1) sowie das Angebot des *Auftragnehmers* vom <Datum> (Anlage 2) sind Bestandteile dieses Vertrages. Im Übrigen liegen dem Vertrag, soweit nachstehend nichts anderes vereinbart ist, die Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches, insbesondere die des Werkvertrages zugrunde, bei Widersprüchen in dieser Reihenfolge.

§ 2

Gegenstand des Vertrages

(1) Gegenstand des Vertrages ist

Begleitung der kontinuierlichen Verkehrsentwicklungsplanung in Hamburg;

Erarbeitung des strategischen Handlungskonzeptes mit begleitender Öffentlichkeitsarbeit und –beteiligung (Los 1).

(2) Einzelheiten zum Leistungsumfang ergeben sich aus der Leistungsbeschreibung (Anlage 1) und dem Angebot (Anlage 2).

§ 3

Allgemeine Pflichten des Auftragnehmers

(1) Der *Auftragnehmer* verpflichtet sich, die im Angebot (Anlage 2) benannten Mitarbeiter zur Leitung und Durchführung des Projektes einzusetzen. Im Falle von Krankheit oder Kündigung der benannten Mitarbeiter kann der *Auftragnehmer* andere Personen mit der Durchführung des Projektes betrauen. Ein Wechsel der im Angebot benannten Mitarbeiter ist der *Auftraggeberin* vorher anzuzeigen und unterliegt deren Zustimmung. Die *Auftraggeberin* wird ihre Zustimmung nur aus wichtigem Grund verweigern.

(2) Die Vergabe von Unteraufträgen bedarf der vorherigen schriftlichen Zustimmung der *Auftraggeberin*. Die Verträge müssen Art und Umfang der vergebenen Leistungen genau bezeichnen. Die Pflichten des *Auftragnehmers* aus diesem Vertrag gelten auch für Unterauftragnehmer und sind vertraglich zu regeln. Die Heranziehung Dritter lässt die Haftung des *Auftragnehmers* unberührt, die *Auftragnehmerin* ist insbesondere nicht auf ein Verschulden bei der Auswahl des Dritten beschränkt.

(3) Die vom *Auftragnehmer* zu erbringenden Leistungen müssen in Art und Güte dem branchenüblichen Standard entsprechen. Der *Auftragnehmer* hat den Auftrag nach den neuesten Erkenntnissen über Organisation, Wirtschaftlichkeit und Technik durchzuführen. Er ist verantwortlich für die sachgerechte Vorgehensweise einschließlich der Auswahl von Methoden und Techniken sowie der Einhaltung aller datenschutzrechtlichen Anforderungen. Unbeschadet der Verpflichtung zur engen Zusammenarbeit mit der *Auftraggeberin* (§ 8 Abs. 1) ist der *Auftragnehmer* im Übrigen bei der Gestaltung seiner Tätigkeit frei.

§ 4

Leistungstermin/Auftragserfüllung

(1) Die Laufzeit des Vertrages beginnt voraussichtlich am 15.03.2019 und endet am 14.03.2022. Eine Verlängerung des Auftrags um maximal ein Jahr kann erfolgen, wenn sich im Bearbeitungsprozess Verzögerungen ergeben, die die Auftraggeberin zu verantworten hat. Für Gründe die der Auftragnehmer nicht zu vertreten hat (z. B. verzögerte behördliche Abstimmung, Verzögerungen in der Bürgerbeteiligung), sind Schadenersatzansprüche gegen die Auftraggeberin ausgeschlossen.

Die Termine für die einzelnen Arbeitsphasen ergeben sich aus der Leistungsbeschreibung (Anlage 1). Änderungen bzw. Präzisierungen erfolgen in Absprache mit der *Auftraggeberin* und gelten nur, wenn sie von der *Auftraggeberin* schriftlich bestätigt worden sind.

(2) Kann der termingerechte Arbeitsablauf nicht eingehalten werden, so hat der *Auftragnehmer* dieses unter Nennung der Gründe der *Auftraggeberin* unverzüglich schriftlich mitzuteilen.

(3) Die vom *Auftragnehmer* im Rahmen des Auftrags für die *Auftraggeberin* gefertigten Unterlagen sind gemäß den in der Leistungsbesch*reibung (Anlag*e 1) definierten Anforderungen vorzulegen.

(4) Die Leistungen des *Auftragnehmers* werden förmlich *abgenommen. D*ie *Auftraggeberin* wird sich kurzfristig zur Abnahme der jeweiligen Arbeitsergebnisse äußern.

§ 5

Vergütung

(1) Der *Auftragnehmer* erhält für die nach Maßgabe dieses Vertrages zu erbringende Leistung eine Vergütung in Höhe von

<Betrag> Euro

(in Worten: <Betrag> Euro)
zuzüglich gesetzlich geltender Umsatzsteuer.

(2) Bei der Vergütung handelt es sich um eine Pauschale, die sämtliche Leistungen nach diesem Vertrag, einschließlich aller Auslagen und Nebenkosten, die in Erfüllung der Leistungspflichten nach diesem Vertrag anfallen, abdeckt. Notwendige Überarbeitungen der Arbeitsergebnisse bei unveränderter Leistungsbeschreibung werden nicht zusätzlich vergütet.

(3) Der *Auftragnehmer* ist berechtigt, Abschlagszahlungen in Rechnung zu stellen, jedoch nicht unter einem Betrag in Höhe von <Betrag> Euro und nur bis zu 90% der fertig gestellten Leistungen.

Die Schlusszahlung erfolgt, wenn der *Auftragnehmer* sämtliche Leistungen nach diesem Vertrag erfüllt hat, das Arbeitsergebnis vom *Auftraggeber* abgenommen und als vertragsgemäß gebilligt sowie die Schlussrechnung anerkannt ist.

(4) Die Zahlungen sind in Form von Rechnungen anzufordern. Dabei sind die zahlungsbegründenden Leistungsinhalte (Leistungsfortschritt) darzustellen. Die Rechnungen sind in zweifacher Ausfertigung einzureichen. Die zweite Ausfertigung ist als "Zweitschrift" kenntlich zu machen. Die Rechnungen sind mit den Festpreisen ohne Umsatzsteuer aufzustellen. Die Umsatzsteuer ist am Schluss der Rechnung in einem Betrag gesondert hinzuzusetzen und der geforderte Rechnungsbetrag, der die Umsatzsteuer einschließt, aufzuführen.

§ 6

Untersuchungsmaterial und Geheimhaltung

(1) Der Auftrag ist unter Berücksichtigung der von der Verwaltung bereits gesammelten Ergebnisse, Erkenntnisse und Erfahrungen auszuführen. Es soll vermieden werden, dass im Rahmen des Auftrages Untersuchungen wiederholt und Doppelarbeiten geleistet werden, sowie Material zusammengetragen wird, das in den beteiligten Behörden aufgrund früherer Untersuchungen bereits vorliegt. Darum werden dem *Auftragnehmer* die vorhandenen Unterlagen zugänglich gemacht, soweit ihre Weitergabe datenschutzrechtlich zulässig ist und andere schutzwürdige Belange nicht entgegenstehen.

(2) Sofern dem *Auftragnehmer* von Stellen der *Auftraggeberin* Unterlagen mit personenbezogenen oder personenbeziehbaren Mitarbeiterdaten überlassen werden, wird er diese ausschließlich zur Erfüllung des Auftrages verwenden. Der *Auftragnehmer* wird die Daten unverzüglich löschen bzw. ihm überlassene Unterlagen mit personenbezogenen oder personenbeziehbaren Mitarbeiterdaten unverzüglich zurückgegeben, sobald die Kenntnis der Daten für die Erfüllung des Auftrages nicht mehr erforderlich ist.

(3) Selbst vom *Auftragnehmer* z.B. im Rahmen von Mitarbeiterbefragungen u.ä. erstellte Unterlagen mit personenbezogenen oder personenbeziehbaren Mitarbeiterdaten sind nicht an die *Auftraggeberin* auszuhändigen. Der *Auftragnehmer* wird der *Auftraggeberin* entsprechende Ergebnisse nur in aggregierter und anonymisierter Form übermitteln. Der *Auftragnehmer* wird die von ihm erstellten Unterlagen mit personenbezogenen oder personenbeziehbaren Mitarbeiterdaten nach Gebrauch fachgerecht vernichten. Eine darüber hinaus gehende oder abweichende Nutzung ist unzulässig.

(4) Der *Auftragnehmer* verpflichtet sich, bei der Verarbeitung der personenbezogenen oder personenbeziehbaren Mitarbeiterdaten die Vorschriften des Hamburgischen Datenschutzgesetzes (HmbDSG) in der jeweils geltenden Fassung zu beachten. Dies betrifft insbesondere die Sicherungsmaßnahmen nach § 8 HmbDSG. Der *Auftragnehmer* unterwirft sich insoweit der Kontrolle durch den Hamburgischen Datenschutzbeauftragten.

(5) Der *Auftragnehmer* ist verpflichtet, alle ihm im Zusammenhang mit dem Auftrag bekannt werdenden Vorgänge - auch nach dessen Abschluss - geheim zu halten und nicht an Dritte weiterzugeben. Der *Auftragnehmer* hat insbesondere sicherzustellen, dass Unbefugte keinen Zugriff auf die den Auftrag betreffenden Unterlagen erhalten. Die Verpflichtung zur Geheimhaltung erstreckt sich auch auf alle Mitarbeiter des *Auftragnehmers*. Der *Auftragnehmer* hat sicherzustellen, dass sie auch bestehen bleibt, wenn das Arbeitsverhältnis zwischen ihm und einem Mitarbeiter beendet wird. Die Verpflichtung gilt ggf. auch für andere Firmen und Personen, die vom *Auftragnehmer* - nach Zustimmung der *Auftraggeberin* (§ 3 Abs. 1) - herangezogen werden.

§ 7

Herausgabeanspruch der Auftraggeberin

(1) Vom *Auftragnehmer* zur Vertragserfüllung angefertigte oder erworbene und für das Ergebnis bedeutsame Unterlagen sind an die *Auftraggeberin* herauszugeben; sie werden deren Eigentum. Die dem *Auftragnehmer* überlassenen Unterlagen sind dem *Auftraggeber* spätestens nach Auftragserfüllung zurückzugeben. Zurückbehaltungsrechte, die nicht auf diesem Vertragsverhältnis beruhen, sind ausgeschlossen.

(2) Dies gilt auch bei vorzeitiger Beendigung des Vertrages für die vom *Auftragnehmer* erarbeiteten Teilleistungen, soweit die *Auftraggeberin* für diese Verwendung hat.

§ 8

Zusammenarbeit

(1) Der *Auftragnehmer* ist verpflichtet, den Auftrag in ständigem Kontakt und in enger Zusammenarbeit mit der *Auftraggeberin* durchzuführen und diese laufend über den Fortgang der Arbeiten und über die Ergebnisse der einzelnen Untersuchungsphasen in angemessener Weise zu unterrichten. Über Besprechungs- und Präsentationstermine werden zwischen *Auftraggeberin* und *Auftragnehmer* im Laufe des Auftrages entsprechend dem Arbeits- und Terminplan (§ 4) Vereinbarungen getroffen.

(2) Werden personenbezogene oder personenbeziehbare Mitarbeiterdaten erhoben, so sind die dafür vorgesehenen Fragenkataloge (Fragebögen, Interviewleitfäden o.ä.) mit der *Auftraggeberin* rechtzeitig vor Gebrauch abzustimmen.

.

§ 9

Urheberrechte/Nutzungsrechte

Die *Auftraggeberin* ist nach § 3 Abs. 1 Nr. 8, § 10 Abs. 3 des Hamburgischen Transparenzgesetzes (HmbTG) verpflichtet, das Gutachten [bzw. die Studie etc.] (im Folgenden: das Werk) im Informationsregister zu veröffentlichen und jedermann unentgeltlich zu jedweder freien Nutzung, Weiterverwendung und Verbreitung sowohl für nicht-kommerzielle als auch kommerzielle Zwecke zu überlassen.

(1) Soweit das Werk urheberrechtlich schutzfähig ist, räumt der *Auftragnehmer* der *Auftraggeberin* zu diesem Zweck sämtliche erforderlichen Nutzungsrechte an dem zu erstellenden Werk zeitlich, räumlich und inhaltlich unbeschränkt ein. Insbesondere räumt er der *Auftraggeberin* das Recht ein, das Werk zu vervielfältigen, zu verbreiten, öffentlich zugänglich zu machen, unter Wahrung seiner geistigen Eigenart zu bearbeiten oder umzugestalten, ungeachtet der Verwertungszwecke. Der *Auftragnehmer* gestattet der *Auftraggeberin*, jedermann die freie Nutzung, Weiterverwendung und Verbreitung sowohl für nicht-kommerzielle als auch kommerzielle Zwecke im Umfang der eingeräumten Nutzungsrechte zu gestatten.

(3) Der *Auftragnehmer* verzichtet auf die Geltendmachung von urheberrechtlichen Abwehransprüchen gegen Dritte; hiervon nicht erfasst sind Ansprüche wegen unterlassener Anerkennung der Urheberschaft (§ 13 UrhG) und wegen gröblicher Entstellung des Werkes (§ 14 UrhG).

(4) Auftragsdaten und - ergebnisse sowie Graphiken, Bilder, Zeichnungen, Fotos, Vorlagetexte für Internet-Darstellungen etc. sind vom *Auftragnehmer* frei von Rechten Dritter zu liefern.

(5) Die vorstehenden Absätze gelten auch, wenn das Vertragsverhältnis vorzeitig endet.

§ 10

Kündigungsrecht der Auftraggeberin

(1) Die *Auftraggeberin* hat das Recht, den Vertrag ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist durch schriftliche Erklärung gegenüber dem *Auftragnehmer* jederzeit ganz oder zu einem Teil zu kündigen.

(2) *Die Auftraggeberin* ist berechtigt, den Vertrag mit sofortiger Wirkung zu kündigen oder von ihm zurückzutreten, wenn der Auftragnehmer selbst oder vermittelt durch von ihm eingesetzte Nachunternehmer schuldhaft gegen ihm obliegende Anforderungen oder Verpflichtungen nach §§ 3, 3a, 5 oder 10 HmbVgG verstößt.

(3) Wird aus einem Grunde gekündigt, den die *Auftraggeberin* zu vertreten hat, erhält der *Auftragnehmer* die Vergütung für die bis dahin erbrachten, in sich abgeschlossenen, nachgewiesenen und als vertragsgemäß anerkannten Einzelleistungen und Ersatz für die im Rahmen des Vertrages darüber hinausgehenden, notwendigen und nachweisbar entstandenen Kosten für weitere Leistungen.

(4) Hat der *Auftragnehmer* den Kündigungsgrund zu vertreten, sind nur die bis dahin erbrachten, in sich abgeschlossenen, nachgewiesenen und als vertragsgemäß anerkannten Einzelleistungen zu vergüten. Diesen Anspruch übersteigende Teilzahlungen sind der Auftraggeberin zu erstatten.

(5) Ein Schadenersatzanspruch der *Auftraggeberin* gegen den *Auftragnehmer* wird nicht ausgeschlossen.

(6) § 649 BGB kommt nicht zur Anwendung.

§ 11

Vertragsstrafe

(1) Bei einem schuldhaften Verstoß gegen die aus §§ 3, 3a, 5 und 10 HmbVgG resultierenden Verpflichtungen ist der Auftragnehmer zur Zahlung einer Vertragsstrafe verpflichtet. Die Vertragsstrafe beträgt je Verstoß bis zu 1 v.H. der Abrechnungssumme. Der Auftragnehmer ist zur Zahlung der Vertragsstrafe nach S. 1 auch dann verpflichtet, wenn der Verstoß durch einen von ihm eingesetzten Nachunternehmer zu vertreten ist.

(2) Ergänzend vereinbarte Vertragsstrafen für die Überschreitung von Ausführungsfristen bleiben unberührt. Hiervon wiederum bleiben weitergehende Schadensersatzansprüche wegen der Überschreitung von Ausführungsfristen unberührt; die Vertragsstrafen nach diesem Absatz 2 werden jedoch auf solche Schadensersatzansprüche angerechnet.

§ 12

Vertragsänderungen und –ergänzungen

(1) Wenn der *Auftragnehmer* der Auffassung ist, dass Anforderungen, die die Auftraggeberin während der Auftragserfüllung stellt, zu einer Erweiterung der Leistungsbeschreibung führen und nicht innerhalb der vereinbarten Vergütung durchgeführt werden können, so wird er dies unverzüglich schriftlich anzeigen und ein entsprechendes Angebot mit Vorkalkulation vorlegen. Unterlässt der *Auftragnehmer* die Anzeige, steht ihm ein etwaiger Anspruch auf zusätzliche Vergütung nicht zu.

(2) Änderungen oder Ergänzungen dieses Vertrages bedürfen zu ihrer Wirksamkeit der Schriftform und müssen jeweils als solche gekennzeichnet sein.

§ 13

Haftung und Gewährleistung

(1) Der *Auftragnehmer* übernimmt der *Auftraggeberin* gegenüber die Haftung und Gewähr für eine ordnungsgemäße Ausführung seiner Leistungen nach den neuesten Erkenntnissen über Organisation, Wirtschaftlichkeit und Technik. Die Untersuchungsergebnisse, Beurteilungen und fachlichen Empfehlungen müssen für den vorgesehenen Zweck brauchbar und vollständig, sein.

(2) Die Haftungs- und Gewährleistungsansprüche der *Auftraggeberin* verjähren in zwei Jahren. Die Verjährung beginnt mit dem Ablauf des Jahres, in dem das Arbeitsergebnis abgenommen wurde.

(3) Die Ansprüche des *Auftragnehmers* verjähren in zwei Jahren. Die Frist beginnt mit dem Ablauf des Jahres, in dem das Arbeitsergebnis abgenommen wurde.

§ 14

Sonstige Vereinbarungen

(1) Erfüllungsort für die Leistungen des *Auftragnehmers* und Gerichtsstand für beide Parteien ist die Freie und Hansestadt Hamburg.

(2) Bedingungen des *Auftragnehmers*, insbesondere allgemeine Geschäftsbedingungen, gelten nur, wenn und soweit sie von der *Auftraggeberin* ausdrücklich und schriftlich angenommen worden sind.

(3) Mündliche Abreden sind nur verbindlich, wenn sie schriftlich bestätigt werden.

(4) Die Abtretung einer Forderung des *Auftragnehmers* aus diesem Vertrag ist nur mit Zustimmung der Finanzbehörde der Freien und Hansestadt Hamburg rechtswirksam. Der *Auftragnehmer* hat die Abtretungsanzeige der *Auftraggeberin* vorzulegen. Die Finanzbehörde teilt dem *Auftragnehmer* und dem neuen Gläubiger ihre Entscheidung mit.

(5) Im Falle der Unwirksamkeit einer oder mehrerer Bestimmungen dieses Vertrages bleibt die Wirksamkeit im Übrigen unberührt. Unwirksame Bestimmungen sind von den Parteien durch wirksame zu ersetzen, die dem gewollten Zweck möglichst nahe kommen. Entsprechendes gilt im Falle einer Vertragslücke.

(6) Dieser Vertrag unterliegt dem Recht der Bundesrepublik Deutschland.

§ 15

Veröffentlichungsklausel

(1) Dieser Vertrag unterliegt dem Hamburgischen Transparenzgesetz (HmbTG). Bei Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen wird er nach Maßgabe der Vorschriften des HmbTG im Informationsregister veröffentlicht. Unabhängig von einer möglichen Veröffentlichung kann der Vertrag Gegenstand von Auskunftsanträgen nach dem HmbTG sein.

(2) Für durch die Verletzung eines Betriebs- oder Geschäftsgeheimnisses bei der Veröffentlichung im Informationsregister oder Herausgabe auf Antrag nach dem HmbTG entstehende Schäden haftet die Auftraggeberin nur bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit.

Hamburg (*Datum*)

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

……..

……

(Ort, Datum)

……

Freie und Hansestadt Hamburg
Finanzbehörde

-Leistungsbeschreibung-

Verhandlungsverfahren mit öffentlichem Teilnahmewettbewerb

über die

Begleitung der kontinuierlichen Verkehrsentwicklungsplanung in Hamburg

Erarbeitung des strategischen Handlungskonzeptes mit begleitender Öffentlichkeitsarbeit und –beteiligung (Los 1)

gem.

Vierter Teil des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) sowie nach

der Verordnung über die Vergabe öffentlicher Aufträge

(Vergabeverordnung - VgV)

Vergabenummer 2018000529

Finanzbehörde Hamburg
Organisation und Zentrale Dienste
Beschaffung und Strategischer Einkauf für Hamburg
[redacted]
Gänsemarkt 36
20354 Hamburg

Inhaltsverzeichnis

1 Anlass und Ziele

1.1 Ausgangssituation

Hamburg ist eine attraktive Metropole mit ungebrochenem Wachstumspotenzial und hoher nationaler und internationaler Anziehungskraft. Die Entwicklung des Verkehrsaufkommens sowie die qualitative und quantitative Nachfrage nach Verkehrsleistungen weisen eine hohe Dynamik auf. Neben der Sicherung und dem stadtverträglichen Ausbau von Verkehrsinfrastrukturen nimmt die Minderung verkehrsbezogener Belastungen für Gesundheit, Klima und Umwelt eine übergeordnete Rolle und politische Priorität ein. Die nachhaltige Entwicklung des Wirtschaftsstandortes sowie der Erhalt und die Verbesserung der Lebensqualität in der Stadt gehören zu den wesentlichen standortbezogenen Herausforderungen. Eine langfristige, strategische Planung, die die Verkehrsentwicklung, die Stadtentwicklung und die klima- und umweltpolitischen Anforderungen integriert betrachtet, ist dafür unerlässlich.

Ziel der Verkehrsentwicklungsplanung (VEP) ist es, eine mittel- bis langfristige Strategie zur Steuerung des gesamtstädtischen Straßen- und Schienenverkehrs sowie des Mobilitätsverhaltens zu entwickeln. Verkehrsentwicklungsplanung ist keine reine Anpassungsplanung an künftige Trends und strukturelle Entwicklungen. Sie soll klare Ziele formulieren und die Entwicklung des Verkehrs in diese Richtung steuern. Dabei kann es auch erforderlich sein, Anforderungen an andere Planungen zu formulieren, die die Verkehrsentwicklung beeinflussen.

Der Senat hat im Koalitionsvertrag festgeschrieben, das in der letzten Legislaturperiode beschlossene Mobilitätsprogramm zu einem kontinuierlichen Prozess der Verkehrsentwicklungsplanung weiterzuentwickeln. Wichtige Teilaufgaben wurden bereits erarbeitet und die Grundlagen für die weiteren Arbeitsschritte gelegt. Die nun folgenden planerischen und partizipativen Arbeitsschritte sollen von erfahrenen Dienstleistern professionell unterstützt werden.

Bereits abgeschlossene Teilaufgaben:

- Mobilitätsprogramm 2013[1]: Beschreibung der Rahmenbedingungen und des bestehenden Mobilitätsangebots, Auflistung und jährliche Aktualisierung bereits geplanter Maßnahmen (siehe Kapitel 2.2)
- Mobilitätsbeirat: Beteiligung aller relevanten Akteure in regelmäßigen Sitzungen zu aktuellen Themen und Fragestellungen der Verkehrsplanung (siehe Protokolle)[2]
- Verkehrsmodell: Aufbau des Analysefalls für das Basisjahr 2014, feinräumige Analyse aller verkehrsauslösenden Strukturen im Untersuchungsraum (Metropolregion Hamburg) und Bestandsaufnahme des Infrastrukturangebots
- Prognosenullfall 2030: Diskussion und Abstimmung über die verkehrsauslösenden Strukturen und das Infrastrukturangebot im Prognosejahr 2030
- Maßnahmen-Sammlung: Zusammenstellung aller Maßnahmen, die bis 2030 bereits als gesetzt gelten (Arbeitspapier der behördenübergreifenden VEP-Arbeitsgruppe, siehe Anhang)
- Drucksache „Mobilität in Hamburg – Ziele“[3]: Diskussion und Abstimmung des Leitbilds und der zentralen Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung (siehe Kapitel 1.2)

[1] http://www.hamburg.de/bwvi/mobilitaetsprogramm/
[2] http://www.hamburg.de/bwvi/mobilitaetsbeirat/
[3] https://www.buergerschaft-hh.de/ParlDok/dokument/56376/mobilit%C3%A4t-in-hamburg-%E2%80%93-ziele.pdf

1.2 Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung

Die Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung wurden in 2015/2016 zusammen mit dem Mobilitätsbeirat und der behördenübergreifenden Arbeitsgruppe entwickelt und sind in die Drucksache „Mobilität in Hamburg – Ziele“ eingeflossen. Diese wurde am 31.01.2017 vom Senat und der Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg beschlossen.

Zentrales Ziel der Verkehrsentwicklungsplanung ist es, die Mobilität für alle Menschen und Güter auf allen Verkehrswegen und mit allen Verkehrsmitteln bestmöglich und unter Berücksichtigung des Schutzes von Gesundheit, Umwelt und Klima zu gewährleisten. Dafür wurde ein Leitbild entworfen, das die Vision für ein modernes und zukunftsfähiges Hamburg beschreibt. Das Leitbild berücksichtigt die übergeordneten Programme und Perspektiven Hamburgs zur Stadt-, Wirtschafts-, Hafen- und Bevölkerungsentwicklung sowie zum Umwelt-, Klima und Gesundheitsschutz.

Vier Kernthemen stehen dabei im Fokus:

- Stärkung der Leistungskraft und Wettbewerbsfähigkeit der Metropolregion Hamburg
- Schutz von Gesundheit, Umwelt und Klima
- Sichere und vielfältige Mobilitätschancen
- Erlebbare und vernetzte Verkehrs- und Stadträume

Diese vier Kernthemen werden durch 16 Handlungsziele konkretisiert:

Mobilitätsbezogene Handlungsziele

- Anteil des Umweltverbundes erhöhen
- ÖPNV als Rückgrat der Mobilität weiter stärken
- Multimodale Vernetzung optimieren
- Hamburg zur Fahrradstadt entwickeln

Ökonomische Handlungsziele

- Überregionale und regionale Erreichbarkeit Hamburgs optimieren und Zuverlässigkeit erhöhen
- Innerstädtischen Wirtschaftsverkehr optimieren
- Funktionsfähigkeit und gute Benutzbarkeit des Straßen- und Schienennetzes sicherstellen

Ökologische Handlungsziele

- Verkehrsbedingten Ausstoß von klimaschädlichen Treibhausgasen reduzieren
- Zusätzliche Inanspruchnahme von Verkehrsflächen begrenzen
- Fahrzeuge mit emissionsarmen und -freien Antrieben fördern

Soziale und gesundheitsbezogene Handlungsziele

- Verkehrsbedingte Luftschadstoffe reduzieren
- Verkehrsbedingte Lärmbelastung reduzieren
- Verkehrssicherheit erhöhen
- Unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse und -kompetenzen berücksichtigen sowie die eigenständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen fördern

Stadträumliche Handlungsziele

- Nahmobilität stärken
- Aufenthaltsqualität an Straßen und Plätzen verbessern

Das Leitbild, die Beschreibung der 16 Handlungsziele und der bereits ausgewählten Bewertungsindikatoren können der Drucksache „Mobilität in Hamburg – Ziele" entnommen werden.[4] Das Dokument ist als Vorgabe für das weitere Verfahren zu betrachten. Gleichwohl ist denkbar, Leitbild und Ziele im Rahmen des Prozesses ggf. an neue Erkenntnisse und Gegebenheiten anzupassen.

1.3 Leistungsumfang

Der Auftrag beinhaltet folgende Arbeitspakete (AP):

AP 1: Grundlagenanalyse

AP 2: Zustandsanalyse und Herausforderungen

AP 3: Entwicklung und Bewertung von Maßnahmen und Szenarien

AP 4: Erarbeitung des strategischen Handlungskonzepts inkl. Umsetzungsstrategie

AP 5: Dokumentation des Verfahrens und der Ergebnisse

AP 6: Evaluation des Verfahrens und der Wirkungen

AP 7: Kommunikation und Beteiligung

Die Inhalte der Arbeitspakete lassen sich wie folgt kurz beschreiben (ausführlich ab Kap. 2):

AP 1: Grundlagenanalyse

Das AP 1 umfasst die Untersuchung und Zusammenstellung sämtlicher Planungen und Planungsgrundlagen, die für die folgenden Schritte erforderlich sind. Wesentliche Aufgaben sind die Integration verschiedener Maßnahmen aus vorliegenden Konzepten und sektoralen Planungen im Verkehrsbereich und anderer Fachplanungen sowie die Darstellung von Abhängigkeiten, Wechselwirkungen, Inkonsistenzen und fehlender oder zu vertiefender Themen.

AP 2: Zustandsanalyse und Herausforderungen

Aufbauend auf den in AP 1 erarbeiteten Erkenntnissen und Informationen dient dieses AP dazu, das heutige Verkehrsgeschehen und die zukünftige Verkehrsentwicklung zu beschreiben, mit den Zielen zu vergleichen und daraus bestehende Defizite und zukünftige Herausforderungen abzuleiten.

AP 3: Entwicklung und Bewertung von Maßnahmen und Szenarien

Auf Basis der in AP 2 dargestellten Handlungserfordernisse sollen in diesem AP Maßnahmen ausgewählt sowie Maßnahmenpakete und Szenarien entwickelt werden, die einen möglichst hohen Beitrag zur Zielerreichung versprechen. Die Maßnahmen und Szenarien sind hinsichtlich ihrer Wirkungen sowie ihrer Wechselwirkungen untereinander zu prüfen und zu bewerten.

[4] https://www.buergerschaft-hh.de/ParlDok/dokument/56376/mobilit%C3%A4t-in-hamburg-%E2%80%93-ziele.pdf

AP 4: Erarbeitung des strategischen Handlungskonzepts inkl. Umsetzungsstrategie

Auf Basis der in AP 3 erfolgten Bewertung sowie der Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens ist in Abstimmung mit der AG ein Zielszenario zu bestimmen. Dieses Zielszenario bildet die Grundlage für das strategische Handlungskonzept, das aus einem kurz- bis mittelfristiges Maßnahmenprogramm für einen Zeitraum von ca. 5 Jahren und einem mittel- bis langfristigen Maßnahmenprogramm besteht.

AP 5: Dokumentation des Verfahrens und der Ergebnisse

Alle Arbeitspakete, die dazugehörigen Arbeitsschritte und (Zwischen-)Ergebnisse sind vollständig und gut verständlich zu dokumentieren. Die Dokumentation soll den VEP-Prozess für alle Beteiligten transparent und nachvollziehbar machen.

AP 6: Evaluation des Verfahrens und der Wirkungen

Zu diesem AP gehören zum einen die kontinuierliche Evaluation der Arbeitsabläufe des VEP-Prozesses sowie die Bündelung der Erkenntnisse und Erfahrungen für den zukünftigen Planungsprozess (Erfahrungstransfer). Zum anderen soll ein anwendungsorientiertes Konzept für die Wirkungsevaluation entwickelt werden, das in der Phase der Umsetzung die Wirkungs- bzw. Zielerreichungskontrolle und das Monitoring der Umsetzung ermöglichen.

AP 7: Kommunikation und Beteiligung

Das AP 7 beinhaltet die Erarbeitung und Umsetzung eines Konzeptes für die Information und Beteiligung aller Stakeholder (politische Gremien, Behörden und Ämter, Bezirke, Vertreterinnen und Vertreter der Bereiche Verkehr, Wirtschaft und Stadtgesellschaft) sowie der Bürgerinnen und Bürger in enger Abstimmung mit der AG.

In einem zweiten Los wird außerdem ein Dienstleister gesucht, der das Amt für Verkehr und Straßenwesen bei der Koordination und Steuerung des Verfahrens unterstützt. Dazu gehören Zeit- und Aufgabenplanung, Koordination und Nachverfolgung von Teilaufgaben, Fristsetzung, organisatorische Vor- und Nachbereitung von Terminen sowie die Organisation der Abstimmung zwischen allen Projektbeteiligten innerhalb und außerhalb der Verwaltung. Im Rahmen der späteren Leistungserbringung wird seitens der Auftraggeberin eine kontinuierliche, zielorientierte und transparente Zusammenarbeit zwischen den jeweiligen Auftragnehmern erwartet.

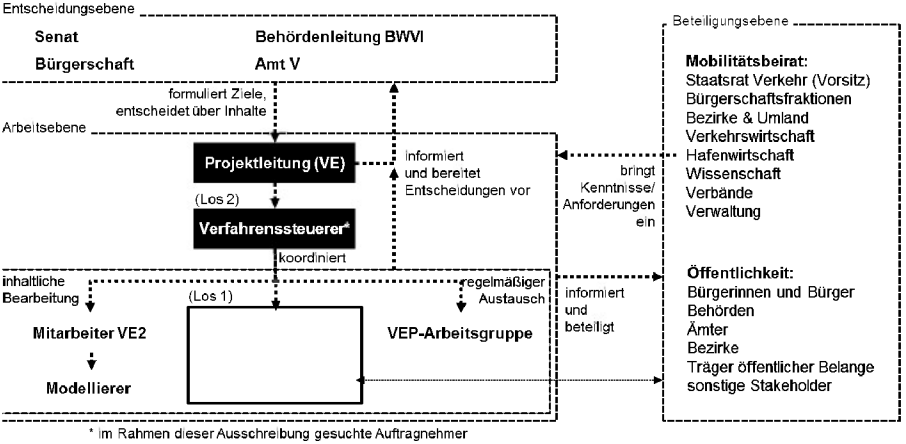
Die „*Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung*" der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) sind in allen Arbeitsschritten zu beachten. Darüber hinaus sollen die Hinweise der EU zur Entwicklung und Umsetzung von nachhaltigen urbanen Mobilitätskonzepten (Guidelines: Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan)[5] berücksichtigt werden.

Darüber hinaus sind regionale Verflechtungen und relevante Entwicklungen im Hamburger Umland in allen Arbeitspaketen zu berücksichtigen und, soweit angezeigt und möglich, Vertreter/-innen betroffener Umlandgemeinden oder –kreise in die Planung von Maßnahmen einzubeziehen.

[5] European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans: http://www.eltis.org/sites/default/files/sump_guidelines_en.pdf

4 Projektstruktur und Rollenverteilung

ie Projektstruktur kann schematisch wie folgt dargestellt werden:



* im Rahmen dieser Ausschreibung gesuchte Auftragnehmer

Die Entscheidungsbefugnis über die Ziele und Inhalte der Verkehrsentwicklungsplanung liegt beim **Senat** bzw. bei der **Bürgerschaft** der Freien und Hansestadt Hamburg und mittelbar bei der Behördenleitung der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (Senator und Staatsrat für Verkehr).

Die Leitungen der **Abteilung Verkehrsentwicklung** (VE) und des **Amtes Verkehr und Straßenwesen** (V) bilden die Schnittstelle zwischen der Arbeitsebene und der Entscheidungsebene und repräsentieren das Projekt „VEP" nach außen.

Die Projektleitung wird von der Abteilungsleitung Verkehrsentwicklung (VE) übernommen.

Den Kern des Gesamtprojektes bildet das VEP-Projektteam, das sich zusammensetzt aus Mitarbeiter/-innen des Referats Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung (VE2)[6], den gesuchten Auftragnehmern für die inhaltliche Bearbeitung („Verkehrsplanung"), für die Öffentlichkeitsarbeit („Kommunikation und Beteiligung") und für die Koordination und Steuerung des Verfahrens. Zu einzelnen Themen und Fragestellungen werden auf der Arbeitsebene darüber hinaus das bereits mit dem Aufbau des Verkehrsmodells beauftragte Ingenieurbüro („Modellierung") und die VEP Arbeitsgruppe eingebunden.

In der **VEP-Arbeitsgruppe** sind Verwaltungseinheiten der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI), der Behörde für Umwelt und Energie (BUE), der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW), der Behörde für Inneres und Sport (BIS) sowie städtische Unternehmen mit Bezug zur gesamtstädtischen Verkehrsplanung (Hamburger Verkehrsverbund, Hamburger Hochbahn AG, S-Bahn Hamburg GmbH, Hamburg Port Authority) organisiert.

Der zentrale Akteur auf der Beteiligungsebene ist der **Mobilitätsbeirat**[7]. Der Mobilitätsbeirat ist ein beratendes Gremium, welches mehrmals im Jahr zusammenkommt. Er dient dem Austausch zwischen Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Verbänden und der Qualitätssicherung in der VEP. Der Mobilitätsbeirat begleitet den Prozess der Verkehrsentwicklungsplanung durch das Einbringen spezifischer Kenntnisse, Fragestellungen und Interessenlagen seiner Mitglieder sowie durch kritisches Hinterfragen von Annahmen und Schlussfolgerungen. Mitglieder des Mobilitätsbeirats sind wichtige verkehrspolitische und wissenschaftliche Akteure aus Hamburg und dem Umland, die von der Behördenleitung der BWVI in dieses Gremium berufen wurden.
Ergänzt wird der Mobilitätsbeirat durch weitere Institutionen und Organisationen, die einen Beitrag zur erfolgreichen Verkehrsentwicklungsplanung leisten können. Selbstverständlich ist auch die Bevölkerung insgesamt Zielgruppe des Beteiligungsverfahrens.

---

[6] Das Referat VE2 ist Teil der Abteilung Verkehrsentwicklung (VE) und gehört zum Amt Verkehr und Straßenwesen (Amt V). Das Amt V ist Teil der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI). Organigramm Amt V:
http://www.hamburg.de/contentblob/3134508/24c76eb97142c5d3d69afa775134259c/data/organigramm-amt-v.pdf
[7] Weitere Infos, die Liste der Mitglieder und Protokolle bisheriger Sitzungen finden sich hier:
http://www.hamburg.de/bwvi/mobilitaetsbeirat/

1.5 Zeitplan

- Insgesamt ist eine Bearbeitungszeit von drei Jahren vorgesehen. Das Kommunikations- und Beteiligungskonzept (AP 7) wird zu Anfang der Bearbeitungszeit erstellt und abgestimmt und parallel zu den übrigen Arbeitsschritten erstellt und umgesetzt. Die beiden Bausteine Verkehrsplanung und Kommunikations- und Beteiligungsverfahren müssen aufeinander abgestimmt werden und in stetigem Austausch miteinander stehen. Zwischenergebnisse sind von dem Auftragnehmer für Los 1 an folgenden Meilensteinen aufzubereiten und zu dokumentieren: 2. Quartal 2019: Abschluss der Grundlagenanalyse (AP 1)
- 4. Quartal 2019: Abschluss der Zustandsanalyse und Identifikation von Herausforderungen (AP 2)
- 1. Quartal 2020: Entwurf der Maßnahmen und Szenarien (AP 3)
- 4. Quartal 2020: Abschluss der Bewertung von Maßnahmen und Szenarien (AP 3)
- 2. Quartal 2021: Entwurf des strategischen Handlungskonzepts (AP 4):
- 4. Quartal 2021: Vorlage des strategisches Handlungskonzepts inkl. der Umsetzungsstrategie (AP 3), der Dokumentation (AP 5) und des Evaluationskonzeptes (AP 6)

Im Anschluss erfolgt die Einbringung des Entwurfs in die politischen Gremien mit dem Ziel der Beschlussfassung in der Bürgerschaft und im Senat.

2 Grundlagenanalyse (AP 1)

Das Arbeitspaket Grundlagenanalyse umfasst die Untersuchung und Zusammenstellung sämtlicher Planungen und Planungsgrundlagen, die für die folgenden Schritte der Verkehrsentwicklungsplanung erforderlich sind. Eine wesentliche Aufgabe ist die Integration verschiedener Maßnahmen aus vorliegenden Konzepten und sektoralen Planungen im Verkehrsbereich sowie aus anderen Fachplanungen. Dazu gehört auch die Darstellung von Abhängigkeiten, Wechselwirkungen, Inkonsistenzen und fehlender oder zu vertiefender Themenbereiche.

2.1 Mobilitätsprogramm 2013

Das Mobilitätsprogramm 2013 bildet die Ausgangsbasis der Grundlagenanalyse.[8] Die darin gebündelten Erkenntnisse zu den Rahmenbedingungen der Verkehrsentwicklung, dem Zustand der Verkehrsinfrastruktur und dem bestehenden Verkehrsangebot sollen überprüft, aktualisiert und ggf. vertieft werden.

Bereits geplante verkehrliche Maßnahmen und Projekte von gesamtstädtischer Relevanz werden hier detailliert beschrieben. Der Umsetzungsstand wird jährlich im Rahmen der Fortschreibung des Mobilitätsprogramms aktualisiert.[9] Die Maßnahmen sind den Leitlinien der Verkehrspolitik und –planung in Hamburg zugeordnet, die für das Mobilitätsprogramm entwickelt wurden.

1. *Erreichbarkeit der Welthandelsstadt Hamburg sichern*
   - Ausbau und Deckel A 7 (nördlich Elbtunnel)
   - Ausbau A 7 (südlich Elbtunnel)
   - Neubau A 26 (Landesgrenze bis A 7)
   - Neubau A 26-Ost (A 7 bis A 1)/ Hafenpassage Hamburg
   - Verlegung Wilhelmsburger Reichsstraße
   - Eisenbahnknoten Hamburg
   - Hauptbahnhof und Umfeld
   - Verlagerung des Fernbahnhofs Hamburg Altona
   - Hafenbahn
   - Erhaltungsmanagement
2. *Öffentlichen Verkehr als Rückgrat für die Mobilität stärken*
   - Programm zur Verbesserung des Bussystems
   - U4 Jungfernstieg – HafenCity – Elbbrücken
   - U5 Bramfeld – Osdorfer Born/ Schnellbahnanbindung Hamburger Westen
   - U1 – Haltestelle Oldenfelde
   - U4- Verlängerung zur Horner Geest
   - S-Bahn-Haltepunkt Elbbrücken
   - S4 Hamburg – Ahrensburg – Bad Oldesloe
   - S21 Eidelstedt – Kaltenkirchen (Elektrifizierung AKN)

[8] http://www.hamburg.de/bwvi/mobilitaetsprogramm/
[9] http://www.hamburg.de/bwvi/mobilitaetsprogramm/

- S-Bahn-Haltepunkt Ottensen
- Barrierefreier Ausbau von Schnellbahn-Haltestellen
- P+R (Park-and-Ride)
- B+R (Bike-and-Ride)

3. *Mobilität effizient managen und vernetzen*

- Verkehrsmanagement
- Programm der lautesten Straßen — Teil: Senkung der zulässigen Geschwindigkeiten in besonders betroffenen Abschnitten
- Carsharing
- Mobilitätsmanagement
- Mobilitäts-Service-Punkte
- Parkraumbewirtschaftung

4. *Elektromobilität entwickeln, Verkehrs- und Lebensräume gestalten*

- Elektromobilität
- Radverkehrsstrategie (Stand 2008, Fortschrittsberichte 2010, 2013, 2015)[10]
- StadtRAD
- Fußgängerverkehr

2.2 Sonstige Verkehrsplanungen

Neben dem Mobilitätsprogramm enthält der Koalitionsvertrag des Senats[11] und der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) maßgebliche Rahmensetzungen zur Mobilität in Hamburg. Darüber hinaus hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) Ende 2016 die Knotenuntersuchung Hamburg unter Beteiligung der DB Netz AG, Schleswig-Holsteins, Niedersachsens, Mecklenburg-Vorpommerns und Hamburgs (BWVI und Hafenbahn) sowie des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV) begonnen. Die Ergebnisse sollen im Herbst 2018 vorliegen.

Hamburg hat 2016 eine ITS Strategie beschlossen, um die Digitalisierung im Verkehrsbereich und den Einsatz von intelligenten Transportsystemen und Services (ITS) voranzutreiben. Die ITS Strategie definiert, wie die Stadt künftig die digitalen Techniken nutzen möchte, um den Verkehr effizienter, sicherer, umweltfreundlicher und komfortabler zu gestalten. Mittlerweile befindet sich der erste Fortschrittsbericht in der Abstimmung und wird zeitnah zur Verfügung stehen.[12]

Im Rahmen des Sofortprogramms „Saubere Luft 2017-2020“ der Bundesregierung wurde mit dem „Masterplan für die Gestaltung nachhaltiger und emissionsfreier Mobilität“ (Green-City Plan[13]) außerdem ein kurz- bis mittelfristiges Maßnahmenpaket mit den Schwerpunkten Digitalisierung und Elektrifizierung erarbeitet, welches bis zum Jahr 2020 zur Verbesserung der Luftqualität beitragen soll. Zu berücksichtigen sind weitere Programme, die ggf. noch von der Bundesregierung aufgelegt werden.

---

[10] http://www.hamburg.de/hamburg-auf-dem-weg-zur-fahrradstadt/2995602/radverkehrsstrategie-ziele/
[11] http://www.hamburg.de/koalitionsvertrag/mobilitaet/
[12] https://www.its2021.hamburg/; https://www.hamburg.de/bwvi/its/
[13] https://www.hamburg.de/bwvi/greencityplanhamburg/

Darüber hinaus ist es Aufgabe des AN zu prüfen, ob weitere sektorale oder regionale Planungen (z.B. auf Bezirksebene oder im Hamburger Umland) für die Verkehrsentwicklungsplanung zu berücksichtigen sind.

2.3 Sonstige Fach- und Rahmenpläne

Neben den bereits geplanten Maßnahmen im Verkehrsbereich sollen Planungen aus anderen Fach- und Rahmenplanungen analysiert werden, deren Erkenntnisse und Anforderungen an die Verkehrsentwicklung zu berücksichtigen sind. Dazu sollen u.a. folgende Fachpläne ausgewertet werden (die Dokumente sind im pdf-Format auf den angegebenen Internetseiten zu finden):

- Luftreinhalteplan (Zweite Fortschreibung, Stand 2017)[14]
- Lärmaktionsplan (Fortschreibung läuft derzeit, Stand 2013)[15]
- Hamburger Klimaplan (Stand 2015)[16]
- Hafenentwicklungsplan bis 2025 (Stand 2012)[17]
- Flächennutzungsplan[18]
- Innenstadtkonzept Hamburg (Stand 2014)[19]
- Perspektiven der Stadtentwicklung: Grüne, gerechte, wachsende Stadt am Wasser (Stand 2014)[20]
- Hamburger Zentrensystem und Leitlinien für den Einzelhandel (Stand 2014)[21], wird derzeit fortgeschrieben (Entwurf liegt vor)

Neben den gesamtstädtischen Fach- und Rahmenplänen sind auch einige Entwicklungspläne für Teilbereiche der Stadt von gesamtstädtischer Relevanz:

- Städtebauliche Entwicklung im Rahmen des A7-Deckels[22]
- Sprung über die Elbe[23]
- Hafencity[24]
- Mitte Altona[25]
- Stromaufwärts an Elbe und Bille[26]
- Oberbillwerder[27]

---

[14] http://www.hamburg.de/luftreinhaltung/
[15] http://www.hamburg.de/laermaktionsplan/
[16] http://www.hamburg.de/hamburger-klimaplan/
[17] https://www.hafen-hamburg.de/de/presse/media/broschuere/hafenentwicklungsplan-bis-2025---37751
[18] http://www.hamburg.de/flaechennutzungsplan/
[19] http://www.hamburg.de/innenstadtkonzept/
[20] http://www.hamburg.de/perspektiven-stadtentwicklung/
[21] http://www.hamburg.de/zentren/
[22] http://www.hamburg.de/fernstrassen/a7-deckel/
[23] http://www.hamburg.de/sprung-ueber-die-elbe/
[24] http://www.hamburg.de/stadtplanung/projekte/hafencity/
[25] http://www.hamburg.de/mitte-altona/
[26] http://www.hamburg.de/stromaufwaerts/
[27] http://www.hamburg.de/pressearchiv-fhh/8421148/2017-03-21-bsw-ideenwerkstatt-oberbillwerder/

Die Liste relevanter Planungen ist nicht abschließend. Auch Konzepte, Projekte oder Forderungen von Verbänden oder sonstiger Stakeholder sind zu berücksichtigen und ggf. in die Gesamtstrategie zu integrieren. Dazu gehören beispielsweise der Masterplan Industrie[28] des Senats, das Standpunktepapier „Stadtmobilität in Hamburg 2030"[29] der Handelskammer und das Projekt SMILE (Smart Last Mile Logistics)[30] der Logistikinitiative Hamburg und der BWVI.

2.4 Ergebnisse des Arbeitspaketes

Im Rahmen der Grundlagenanalyse sollen folgende Ergebnisse erarbeitet werden:

- *Zusammenstellung aller Maßnahmen aus bestehenden Planungen, Konzepten und Programmen im Verkehrsbereich sowie aus gesamtstädtischen Fach- und Rahmenplänen*
- *Darstellung von Abhängigkeiten, Wechselwirkungen, Inkonsistenzen und Lücken sowie Identifikation von fehlenden bzw. zu vertiefenden Themenbereichen/Maßnahmen*
- *Beschreibung von Ziel- bzw. Interessenskonflikten und Erarbeitung möglicher Lösungsvorschläge*

[28] http://www.hamburg.de/bwvi/masterplan-industrie/
[29] https://www.hk24.de/produktmarken/interessenvertretung/verkehr-stadtentwicklung/verkehr/stadtverkehr/stadtmobilitaet-hamburg_2030/1162876
[30] https://www.hamburg-logistik.net/veranstaltungen-und-projekte/projekte/laufend/smile-smart-last-mile-logistics

3 Zustandsanalyse und Herausforderungen (AP 2)

Aufbauend auf den in der Grundlagenanalyse erarbeiteten Erkenntnissen und Informationen dient dieses Arbeitspaket dazu, das heutige Verkehrsgeschehen und die zukünftige Verkehrsentwicklung zusammenfassend zu beschreiben, mit den Zielen zu vergleichen und daraus bestehende Defizite und zukünftige Herausforderungen abzuleiten.

3.1 Analyse des aktuellen Verkehrsgeschehens und zukünftiger Entwicklungen

Aufgabe des AN ist es, zentrale Kennwerte des Verkehrs zu analysieren und deren Entwicklung zu prognostizieren. Dazu gehören u.a.

- Verkehrsmittelwahl,
- Motorisierung,
- Verkehrsaufkommen,
- Verkehrsleistung,
- Verkehrsmengen im Straßenverkehr,
- Fahrgastzahlen im öffentlichen Verkehr und
- Radverkehrsaufkommen.

Im Amt für Verkehr und Straßenwesen liegen die Daten aller Straßenverkehrszählungen vor, die im Stadtgebiet regelmäßig oder anlassbezogen durchgeführt werden. Der Hamburger Verkehrsverbund und die Hamburger Hochbahn AG verfügen über Zähl- und Befragungsdaten zum öffentlichen Verkehr, die bei Bedarf angefragt werden können.

Als Grundlage für die Bewertung des Mobilitätsverhaltens werden voraussichtlich ab Januar 2019 aktuelle Daten aus der Studie „Mobilität in Deutschland 2017“ vorliegen, die vom AN für Fragestellungen der Verkehrsentwicklungsplanung ausgewertet werden sollen. Voraussichtlich im Frühjahr 2019 steht ein umfangreicher Regionalbericht zu den Hamburger MiD-Ergebnissen zur Verfügung. Darin werden die zentralen Informationen zur Studie und zur Erhebungsmethodik sowie grundlegende Strukturmerkmale der befragten Personen (z.B. Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln, Wohnlagen sowie soziodemografische Merkmale) in der Region vorgestellt. Zudem erfolgen detaillierte Analysen zur erhobenen Mobilität am Stichtag, zu welchen zum Beispiel die Mobilitätsraten, Wegezwecke, Hauptverkehrsmittelnutzung, Wegedauer und Wegelängen gehören. Diese Analysen schließen auch Querverbindungen zwischen den einzelnen Ebenen ein und, wo möglich, werden Vergleiche zu den Ergebnissen der MiD 2008 dargestellt.

Darüber hinaus werden in dem Bericht Auswertungen zu folgenden Themen vorgenommen:

- ÖPNV-Kunden und ÖV-Kundenpotenziale
- Radverkehr
- Multimodalität
- Sharing-Angebote
- Nahversorgung
- Einpendler
- Emissionen

Darüber hinaus können in Absprache mit der AG bei Bedarf weitere Datenbestände hinzugezogen und ausgewertet werden.

3.2 Rahmenbedingungen der Verkehrsentwicklung

Die Rahmenbedingungen der Verkehrsentwicklung unterliegen derzeit großen Veränderungen. Dazu gehören u.a.

- neue nationale und europäische Gesetze, z.B. zur Luftreinhaltung,
- eine insgesamt alternde Gesellschaft mit gleichzeitig hohem Bevölkerungswachstum in den Metropolen,
- höhere Ansprüche der Menschen an die Lebensqualität in ihrem Wohnumfeld, insbesondere in Bezug auf die Lärm- und Schadstoffbelastung,
- wachsender Finanzbedarf für die Instandhaltung und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur.

Die zukünftigen Rahmenbedingungen der Verkehrsentwicklung sollen vom/von der AN dargestellt und hinsichtlich ihrer Entwicklung in den kommenden 10 bis 15 Jahren bewertet werden. Dabei sollen Überlegungen zu u.a. folgenden Fragestellungen angestellt werden:

- *Wie stellen sich die finanziellen Rahmenbedingungen im dar?*
- *Wie sehen die rechtlichen Rahmenbedingungen und politischen Regulierungen aus (rechtliche Vorgaben zur Luftreinhaltung, zum Lärmschutz etc.)?*
- *Wie entwickeln sich die Nutzungskosten der einzelnen Verkehrsmittel?*
- *Wie ändern sich Einstellungen und Verhaltensweisen?*
- *Welche Veränderungen bringen Trends wie die Digitalisierung, das automatisierte Fahren oder die Share Economy und damit zusammenhängende Angebote mit sich?*

Die möglichen Entwicklungspfade und Trends dieser Rahmenbedingungen sollen in Bezug auf ihre Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen untersucht und in Vorbereitung auf die spätere Bildung von Szenarien beschrieben werden.

3.3 Analyse- und Prognosenullfall im Verkehrsmodell

Mit dem Verkehrsmodell steht eine aktuelle und umfangreiche Datenbasis zur Verfügung, die für Hamburg und die Metropolregion räumlich sehr fein aufgebaut wurde. Der Strukturdatensatz enthält für das Basisjahr 2014 Daten zu Bevölkerung, Altersverteilung, Erwerbstätigkeit, Pkw-Besitz, Arbeitsplätzen, Schulen, Kitas, und touristischen Attraktionen für 1.177 Verkehrszellen in Hamburg und 924 Verkehrszellen im Umland. Das Verkehrsangebot wird detailliert in den Netzmodellen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und den öffentlichen Verkehr abgebildet. Die Daten zum Verkehrsverhalten basieren noch auf den Ergebnissen der MiD 2008. Sie werden von dem damit beauftragten Ingenieurbüro IVV aktualisiert, wenn die Daten aus der MiD 2016 verfügbar sind (voraussichtlich im 2. Halbjahr 2019).

Neben dem Analysefall 2014 wurde ein Prognosenullfall 2030 aufgebaut. Die Annahmen zur Entwicklung der Eingangsdaten wurden mit den jeweils zuständigen Stellen in der Stadt und im Umland abgestimmt. Das Statistikamt Nord hat eigens für diesen Zweck eine feinräumige Bevölkerungsprognose 2030 erarbeitet. Der Prognosenullfall 2030 beinhaltet alle verkehrlichen Maßnahmen, die zum Zeitpunkt des Modellaufbaus beschlossen waren und deren Umsetzung bis zum Jahr 2030 sehr wahrscheinlich ist. Der Prognosenullfall bildet die Referenz für die Wirkungsabschätzung der Maßnahmen und Szenarien, die mit dem Verkehrsmodell simuliert werden können.

Aufgabe des/der AN ist es, sich mit dem Verkehrsmodell sowie den Annahmen und Daten des

Prognosenullfalls vertraut zu machen. Ggf. kann es notwendig sein, kleinere Anpassungen oder Ergänzungen vorzunehmen, die in Absprache mit der AG und dem mit der Pflege und dem Betrieb des Modells beauftragten Ingenieurbüro IVV umgesetzt werden.

Die Modellierung selbst ist nicht Teil des Auftrags, wohl aber die spätere „Übersetzung" der Szenarien und Maßnahmen in die „Modellsprache". Der Betrieb des Modells erfolgt durch das Ingenieurbüro IVV. IVV hat das Verkehrsmodell über einen Zeitraum von drei Jahren aufgebaut und dadurch umfassende Kenntnisse der Modellstruktur und der Eingangsdaten erlangt. Gleichwohl kann und sollte der Auftragnehmer das Modell nutzen, um beispielsweise Sensitivitätsanalysen durchzuführen und die Reagibilität des Modells zu testen.

3.4 Feststellen von Defiziten und Herausforderungen

Aus der Analyse und Beschreibung des Ist-Zustands und der zukünftigen Verkehrsentwicklung und dem Abgleich mit den festgelegten Zielen der Verkehrsentwicklungsplanung (Soll-Ist-Abgleich) soll der/die AN bestehende Defizite des Verkehrssystems in Hamburg und dem Umland und zukünftige Herausforderungen ableiten. Der/die AN soll ermitteln, welche Engpässe und Optimierungspotentiale im Prognosejahr 2030 (MIV, ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr) bestehen und wie groß die Lücke zum angestrebten Zielzustand ist. Beispielhaft seien hier Erschließungslücken im ÖPNV-Netz, starke Überlastungen auf Streckenabschnitten des Straßen- oder Schienennetzes, mangelnde Barrierefreiheit und Überschreitung von Luft- oder Lärmgrenzwerten genannt. Die dafür erforderlichen Modellrechnungen können von der AG beim Ingenieurbüro IVV beauftragt werden. Die festgestellten Defizite und Herausforderungen sollen im nächsten Schritt mit gezielten Maßnahmen zu adressieren und Lösungsvorschläge zu entwickeln.

3.5 Ergebnisse des Arbeitspaketes

Im Rahmen des Arbeitspakets „Zustandsanalyse und Herausforderungen" sollen folgende Ergebnisse erarbeitet werden:

- *Systematische Beschreibung des Verkehrsgeschehens und der zukünftigen Verkehrsentwicklung bis 2030 mit Hilfe von Modellrechnungen mit dem Ziel der Identifikation von Handlungsbedarfen/-möglichkeiten*
- *Einarbeitung in den Datenbestand des Verkehrsmodells und in die für den Prognosenullfall getroffenen Annahmen, ggf. kleinere Anpassungen oder Ergänzungen der Prognosedaten*
- *Darstellung bestehender Defizite, Handlungserfordernisse und Optimierungspotentialen der verkehrlichen Entwicklung*
- *Zwischenfazit: Was fehlt noch, um die Ziele zu erreichen?*

4 Entwicklung und Bewertung von Maßnahmen und Szenarien (AP 3)

Auf Basis der in AP 2 dargestellten Handlungserfordernisse sollen in diesem Arbeitspaket Maßnahmen ausgewählt und Maßnahmenpakete entwickelt werden, die einen möglichst hohen Beitrag zur Zielerreichung und gleichzeitig eine hohe Umsetzungswahrscheinlichkeit versprechen. In Abstimmung mit der Auftraggeberin ist zu entscheiden, welche Einzelmaßnahmen und Maßnahmenpakete mit Hilfe des Verkehrsmodells simuliert und bewertet werden sollen und welche Maßnahmen einer qualitativen Wirkungsabschätzung unterzogen werden sollen. Alle ausgewählten Maßnahmen sind systematisch zu beschreiben und mit einer Kostenschätzung zu hinterlegen. *Die Auftraggeberin legt großen Wert darauf, dass Umsetzungsaspekte wie geschätzte Kosten oder mögliche Umsetzungshemmnisse bereits bei der Entwicklung der Maßnahmen und Szenarien Berücksichtigung finden.*

4.1 Entwicklung von Szenarien

Neben der Auswahl wichtiger Einzelmaßnahmen sollen Szenarien entwickelt werden, die die unterschiedlichen Maßnahmen bündeln und deren Beitrag zur Zielerreichung zusammenfassend untersuchen. Szenarien beschreiben mögliche Zukunftsbilder des Verkehrsgeschehens auf der Grundlage unterschiedlicher Handlungskonzepte. Mit der Szenario-Technik lässt sich ermitteln, wie sich verschiedene Maßnahmen und Herangehensweisen auswirken. Ziel ist, mögliche Entwicklungspfade zu analysieren und Abhängigkeiten unterschiedlicher Einflussfaktoren aufzuzeigen. Beschrieben werden dabei alternative Zukunftsbilder sowie die Wege, die dorthin führen. Ggf. kann es sinnvoll sei, nicht nur reine Maßnahmen-Szenarien zu betrachten, sondern auch ausgewählte Rahmenbedingungen zu variieren. Vorstellbar sind beispielsweise der Aufbau eines vom Prognosenullfall abweichenden, alternativen Strukturszenarios und ca. drei Maßnahmenszenarien, die unterschiedliche verkehrspolitische Schwerpunkte abbilden.

In der Kombination würden sich daraus sechs Planfälle ergeben, die analysiert und bewertet werden (siehe Tabelle).

Kombination von Struktur- und Maßnahmenszenarien

	Rahmenbedingungen	
Maßnahmen	Prognosenullfall	Alternatives Strukturszenario
Maßnahmenszenario 1	Planfall 0.1	Planfall 1.1
Maßnahmenszenario 2	Planfall 0.2	Planfall 1.2
Maßnahmenszenario 3	Planfall 0.3	Planfall 1.3

Im alternativen Strukturszenario soll insbesondere die Einwohnerentwicklung in Hamburg und im Umland betrachtet werden. Im Rahmen der Maßnahmenszenarien sollen unterschiedliche verkehrspolitische Schwerpunkte untersucht werden, die folgende Themen abbilden:

- Hamburg setzt beim Verkehr der Zukunft auf intelligente Verkehrssysteme (ITS). Einige Projekte sind bereits gestartet, viele weitere werden derzeit entwickelt und vorangetrieben. Basis dafür ist die im April 2016 beschlossene ITS-Senatsstrategie. Zu den Auswirkungen der unterschiedlichen Projekte und Entwicklungen (Vernetzung der Fahr-

zeuge, intelligente Verkehrssteuerung, automatisiertes Fahren, komplementäre Mobilitätsangebote) gibt es bisher wenig Erfahrung. Das Thema ITS ist somit ein möglicher Handlungsschwerpunkt, der intensiv untersucht werden soll.

- Hamburg hat sich zum Ziel gesetzt, große Energien für die Planung und den Bau neuer Schnellbahnlinien, die Optimierung des Bussystems und den Aufbau von Ride Pooling Systemen aufzuwenden. Der Radverkehrsanteil soll auf 25% wachsen. Eine umweltgerechte Verkehrsentwicklung ist angesichts steigender Bevölkerungszahlen und strengerer Umweltschutzgesetze ein weiterer, zentraler Handlungsschwerpunkt.

- Hamburg ist einer der bedeutendsten Hafen- und Logistikstandorte Europas. Dementsprechend ist eine leistungsfähige und zugleich nachhaltige Gestaltung des Wirtschaftsverkehrs von großer Bedeutung. Auch innerstädtische Lieferverkehre ohne direkten Bezug zum Hafen nehmen zu und erfordern neue Lösungen für eine stadt- und umweltgerechte Abwicklung. Hamburg verfolgt daher das Ziel, zu einer Modellregion für die nachhaltige „Belieferung der Letzten Meile" zu werden. Dazu gehören neue Zustellkonzepte für Stadtquartiere ebenso wie eine intelligente Verknüpfung mit dem Umland.

Die Szenarien sollen in einem möglichst partizipativen Prozess mit dem Mobilitätsbeirat und der VEP-Arbeitsgruppe entwickelt werden. Die finale Konzeption der Szenarien wird vom Auftragnehmer in enger Abstimmung mit der Auftraggeberin erfolgen. Die Anzahl der Szenarien ist noch nicht final festgelegt. Auch die Frage, ob die Maßnahmenszenarien mit beiden Strukturszenarien kombiniert werden oder nur der Prognosenullfall als Basis der Maßnahmenszenarien verwendet wird, ist noch offen. Die Kosten je Szenario sind daher im Angebot darzulegen.

4.2 Bewertung der Maßnahmen und Szenarien

Alle ausgewählten Maßnahmen und Szenarien sind einer Bewertung zu unterziehen, aus der deren Beitrag zur Zielerreichung und mögliche Wechselwirkungen mit anderen Maßnahmen hervorgehen. Die Bewertung ist Grundlage für die Priorisierung der Maßnahmen mit Blick auf die Umsetzung.

Die Bewertung der ausgewählten Maßnahmen und Szenarien erfolgt, wenn möglich, mit Hilfe des Verkehrsmodells. Die Übersetzung der Maßnahmen und Szenarien in das Modell erfolgt in enger Abstimmung zwischen Auftragnehmer, Auftraggeberin und Modellierern. Dabei schlägt die Auftraggeberin folgendes Vorgehen vor:

Der Auftragnehmer definiert in Abstimmung mit der Auftraggeberin die Änderungen, die für die jeweilige Maßnahme oder das Szenario im Modell vorgenommen werden sollen. IVV setzt die beschriebenen Änderungen im Modell um und übergibt die entsprechenden Modellergebnisse (z.B. Ergebnismatrizen in einem VISUM-Matrixformat, VISUM-Umlegungen als Versionsdatei) zur Prüfung an den Auftragnehmer. Dabei werden Änderungen im (VENUS-)Nachfragemodell von IVV in enger Abstimmung mit der Auftraggeberin umgesetzt und auch durch diese vorab geprüft. Der Auftragnehmer prüft die Modellergebnisse und übermittelt ggf. nötige Änderungen an IVV oder setzt diese, sofern sie die VISUM-Umlegungen betreffen, selbst in den Versionsdateien um. IVV führt die Berechnung dann auf Basis der geänderten Versionsdatei durch und übermittelt das Ergebnis nach Freigabe durch die Auftraggeberin als Versionsdatei zur weiteren Verwendung an den Auftragnehmer.

Falls der Bieter ein anderes Vorgehen für sinnvoll hält, muss dieses im Angebot beschrieben

werden.

Für die Bewertung ist eine Methodik zu erarbeiten, mit der geeignete Kriterien und Gewichtungen festgelegt werden. Dabei ist zu prüfen, ob die für die Ziele ausgewählten Indikatoren passend und aussagekräftig sind, oder ob Indikatoren geändert oder ergänzt werden sollten. Für Maßnahmen und Szenarien, deren Wirkungen nicht anhand von quantifizierbaren Messgrößen berechnet werden können, wird vom Auftragnehmer eine Methodik erarbeitet, mit deren Hilfe die Wirkung der Maßnahmen qualitativ abgeschätzt werden kann.

Die Ergebnisse der Maßnahmenbewertung sind anschaulich und nachvollziehbar in einer Bewertungsmatrix sowie anhand textlicher Beschreibungen, grafischer Darstellungen und Karten aufzubereiten und mit der Auftraggeberin abzustimmen.

4.3 Ergebnisse des Arbeitspaketes

Im Rahmen des Arbeitspakets „Entwicklung und Bewertung von Maßnahmen und Szenarien" sollen folgende Ergebnisse erarbeitet werden:

- *Vorschlag zusätzlicher Maßnahmen: Welche Maßnahmen sind noch notwendig oder empfehlenswert, um die Ziele (schneller) zu erreichen?*
- *Darstellung des Katalogs potentieller Maßnahmen*
- *Entwicklung von Szenarien (z. B. ein alternatives Strukturszenario und ca. drei Maßnahmenszenarien mit unterschiedlichen Handlungsschwerpunkten)*
- *Entwicklung einer Methodik zur qualitativen Bewertung von Maßnahmen und Szenarien und zur Zusammenführung/Vergleichbarkeit der Bewertungsergebnisse aus der Modellierung und der qualitativen Wirkungsabschätzung*
- *Bewertung der Einzelmaßnahmen und Szenarien: Welchen Beitrag zur Zielerreichung leisten die einzelnen Maßnahmen/Szenarien? Wie hoch sind Kosten und Nutzen (Wirtschaftlichkeit der Maßnahmen)? Wie hoch ist die Umsetzungswahrscheinlichkeit?*
- *Zusammenfassung der Ergebnisse in einer Bewertungsmatrix, grafische Darstellung mit Hilfe von Karten*

5 Erarbeitung des strategischen Handlungskonzepts inkl. Umsetzungsstrategie (AP 4)

Auf Basis der erfolgten Bewertung der Maßnahmen und Szenarien sowie der Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens ist in Abstimmung mit der AG und den relevanten Projektbeteiligten und Entscheidungsträgern ein Zielszenario zu bestimmen. Dieses Zielszenario bildet die Grundlage für das strategische Handlungskonzept.

5.1 Priorisierung und zeitliche Abfolge der Maßnahmen

Ausgehend von den Bewertungsergebnissen wird ein Vorschlag erarbeitet, wie die Maßnahmen im Hinblick auf die Umsetzung zu priorisieren und zeitlich einzuordnen sind. Dabei werden folgende Aspekte berücksichtigt:

- Beitrag zur Zielerreichung (Auf welche Handlungsziele zahlt die Maßnahme ein und wie hoch ist die Wirkung?)
- Kosten der Planung und Umsetzung
- Umsetzungswahrscheinlichkeit, Umsetzungshemmnisse oder -risiken
- Zeitpunkt und Dauer der Umsetzung

Daraus wird ein kurz- bis mittelfristiges Maßnahmenprogramm für einen Zeitraum von fünf Jahren abgeleitet, das zeitnah umsetzbare Maßnahmen mit möglichst hohem Beitrag zur Zielerreichung enthält. Ein zweites, mittel- bis langfristiges Maßnahmenprogramm, enthält alle Maßnahmen die darüber hinaus umzusetzen sind.

5.2 Aufbau des strategischen Handlungskonzeptes

Das strategische Handlungskonzept besteht aus den beiden aufeinander aufbauenden Maßnahmenprogrammen. Die einzelnen Maßnahmen sollen mit Aussagen zu den Zuständigkeiten und Umsetzungsbeteiligten sowie zum finanziellen Rahmen unterfüttert werden. Diese Umsetzungsstrategie soll möglichst praxisnahe Empfehlungen für alle Umsetzungsverantwortlichen enthalten. *Die Auftraggeberin legt großen Wert darauf, dass die Überführung der geplanten Maßnahmen in die Umsetzung bereits frühzeitig mitgedacht wird und die jeweiligen Umsetzungsverantwortlichen frühzeitig in die Planung mit einbezogen werden.*

Bei der Erarbeitung des Handlungskonzeptes ist besonders auf die Konsistenz der Maßnahmen zu achten. Zielkonflikte sind ebenso transparent darzustellen wie mögliche Synergieeffekte oder zeitliche Überschneidungen. Die Auftraggeberin legt außerdem großen Wert darauf, dass das Handlungskonzept insgesamt konsistent mit anderen Programmen der Freien und Hansestadt Hamburg ist (z.B. Luftreinhalteplanung, Lärmaktionsplanung) und deren Ziele nicht konterkariert werden. Dafür kann es auch erforderlich sein, Anpassungs- oder Überarbeitungsbedarfe in anderen Fachplanungen zu identifizieren und Vorschläge für eine kohärente, abgestimmte Vorgehensweise zu formulieren.

Darüber hinaus kann das Handlungskonzept Vorschläge für Themen oder Maßnahmenpakete enthalten, die im Rahmen von mobilitätsbezogenen und ggf. räumlich bezogenen Teilkonzepten weiter vertieft werden sollen.

In seiner Gestaltung sollte das Konzept leicht zugänglich und verständlich sowie mit überschaubarem Aufwand fortlaufend aktualisierbar und Monitoring fähig sein. Denkbar wäre beispielsweise ein Online-Tool, das alle Informationen gut verständlich und systematisch aufbereitet wiedergibt und in dem neue Informationen zum Umsetzungsfortschritt oder möglichen Verzögerungen jederzeit eingepflegt und transparent dargestellt werden können.

5.3 Ergebnisse des Arbeitspaketes

Im Rahmen des Arbeitspakets „Erarbeitung des strategischen Handlungskonzepts inkl. Umsetzungsstrategie" sollen folgende Ergebnisse erarbeitet werden:

- *Auswahl des Zielszenarios in Abstimmung mit der Auftraggeberin sowie den relevanten Entscheidungsträgern und Projektbeteiligten*
- *Auswahl von zeitnah umsetzbaren Maßnahmen für ein kurz- bis mittelfristiges Maßnahmenprogramm (ausgelegt auf etwa 5 Jahre ab Beschlussfassung)*
- *Entwurf des strategischen Handlungskonzeptes auf Basis des ausgewählten Ziel-Szenarios und ggf. ergänzender Maßnahmen inkl. einer anwendungsorientierten Umsetzungsstrategie mit der Benennung von Zuständigkeiten, Fristen und geschätzten Kosten als Beschlussvorlage für die politischen Gremien (Senat, Bürgerschaft)*
- *Vorschläge für Themen oder Maßnahmenpakete, die im Rahmen von mobilitätsbezogenen Teilkonzepten weiter vertieft werden sollten*
- *Gestaltung eines umsetzungs- und anwendungsorientierten Endproduktes, das fortlaufend aktualisierbar und Monitoring fähig ist (Schnittstelle zur Evaluation des Verfahrens und der Wirkungen (AP 6) und zur Dokumentation des Verfahrens und der Ergebnisse (AP 5))*

6 Dokumentation des Verfahrens und der Ergebnisse (AP 5)

Alle Arbeitspakete, die dazugehörigen Arbeitsschritte und (Zwischen-)Ergebnisse sind vom/von der AN vollständig und gut verständlich zu dokumentieren. Die Dokumentation soll den VEP-Prozess für alle Beteiligten transparent und nachvollziehbar machen.

6.1 Arbeitspapiere, Präsentationen, Vermerke und Protokolle

Der AN erarbeitet im Verlauf des Verfahrens in enger *Abstimmung mit der Auftraggeberin und dem Auftragnehmer für Los 2* alle erforderlichen Dokumente zur inhaltlichen Vorbereitung von Sitzungen in Form von Arbeitspapieren, Präsentationen oder sonstigen Materialien. Darüber hinaus sind Vermerke zur internen Entscheidungsvorbereitung inhaltlich und ggf. graphisch zu ergänzen. *Die organisatorische Vorbereitung der Abstimmungstermine (siehe Kapitel 9) erfolgt durch den Auftragnehmer von Los 2.*

Die Dokumentation der Termine erfolgt in Arbeitsteilung mit dem Auftragnehmer für Los 2:

- *Dokumentation (Protokollierung) der Abstimmungstermine (siehe Kapitel 9): Los 2*
- Ergänzung der Protokolle um *fachliche Beiträge: Los 1*
- *Dokumentation der Termine im Rahmen der Stakeholder-Beteiligung (Mobilitätsbeirat, VEP-Arbeitsgruppe, Stakeholder-Workshops, siehe Kapitel 8.2): Los 2*
- *Dokumentation der Termine im Rahmen der Bürger-Beteiligung (siehe Kapitel 8.3): Los 1*

6.2 Zwischenberichte

Wichtige Meilensteine und Zwischenergebnisse sind in Form von Zwischenberichten zu dokumentieren. Zwischenberichte sind mindestens zu den in Kapitel 1.5 genannten Meilensteinen vorzulegen, im Verlauf des Verfahrens können sich hier allerdings noch Änderungen oder Ergänzungen ergeben.

6.3 Endbericht

Zum Abschluss des Verfahrens ist ein ausführlicher Bericht über die Durchführung und die Ergebnisse des VEP-Prozesses vorzulegen. Zielgruppe sind in erster Linie die Auftraggeberin und alle Projektbeteiligten. Neben dem ausführlichen Bericht ist eine Kurzfassung zu erstellen, die für die Information politischer Gremien und der Fachöffentlichkeit genutzt werden kann. Die Kurzfassung kann darüber hinaus dem Handlungskonzept beigefügt werden, um damit dessen Entstehungsprozess zu dokumentieren (Schnittstelle mit AP 4, siehe Kapitel 5.2).

6.4 Ergebnisse des Arbeitspaketes

Im Rahmen des Arbeitspakets „Dokumentation des Verfahrens und der Ergebnisse“ sollen folgende Ergebnisse erarbeitet werden:

- *Erarbeitung von Arbeitspapieren, Präsentationen, und Vermerken zur Vorbereitung von Sitzungen und Arbeitsschritten*
- *Dokumentation der Arbeitsergebnisse und Meilensteine in Zwischenberichten*

- *Dokumentation aller Ergebnisse, Methoden und Instrumente aus dem Kommunikations- und Beteiligungsverfahren*
- *Dokumentation der Termine im Rahmen der Bürger-Beteiligung (siehe Kapitel 8.3): Los 1*

Abschließende Dokumentation der Projektergebnisse und des Verfahrens in Form eines ausführlichen Endberichts und einer Kurzfassung

7 Evaluation des Verfahrens und der Wirkungen (AP 6)

Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) unterscheidet bei der Evaluation in Planungsprozessen zwei Ansätze: die Prozessevaluation (formative Evaluation) und die Wirkungsevaluation (summative Evaluation). Diese zwei Ansätze sollen auch im Rahmen dieses AP verfolgt werden.

7.1 Prozessevaluation

Die Prozessevaluation betrachtet die Arbeitsabläufe des Planungsprozesses und prüft, ob die vorher definierten Ziele bezüglich Dauer, Prozessablauf, Beteiligung und Akzeptanz verfolgt und erreicht wurden.[31] Aus den Erkenntnisse und Erfahrungen des Planungsprozesses sollen Empfehlungen für die Fortschreibung bzw. die kontinuierliche Weiterführung der VEP abgeleitet werden. Die Prozessevaluation soll den VEP-Prozess begleiten und mit einem Endbericht abgeschlossen werden.

7.2 Wirkungsevaluation

Die Wirkungsevaluation beinhaltet das Monitoring und die Wirkungskontrolle der umgesetzten Maßnahmen im Hinblick auf die Zielerreichung (Soll-Ist-Vergleich). Für die Wirkungsevaluation ist ein Konzept zu erarbeiten, das klar definierte Kenngrößen benennt, die für die Fortschrittsbetrachtung geeignet sind und die die Zielerreichung messbar machen. Es soll aufzeigen, wie mit Zielabweichungen oder Verzögerungen umzugehen ist und ab wann ein Nachsteuern erforderlich wird. Das Evaluationskonzept soll darüber hinaus einen Zeitplan für die Erarbeitung von Fortschrittsberichten, Meilensteinen für die Umsetzung wichtiger Maßnahmen, Verantwortlichkeiten und einen Fahrplan für die Fortschreibung bzw. die Weiterentwicklung der VEP enthalten. Die Wirkungsevaluation soll mit angemessenem Aufwand verwaltungsintern umgesetzt werden können.

7.3 Ergebnisse des Arbeitspaketes

Im Rahmen des Arbeitspakets „Evaluation des Verfahrens und der Wirkungen“ sollen folgende Ergebnisse erarbeitet werden:

- *Kontinuierliche Evaluation der Arbeitsabläufe des VEP-Prozesses und Bündelung der Erkenntnisse und Erfahrungen inkl. der Handlungsempfehlungen für den zukünftigen Planungsprozess (Erfahrungstransfer) in einem Endbericht*
- *Anwendungsorientiertes Konzept für die Wirkungsevaluation (Zielerreichungskontrolle, Wirkungskontrolle, Monitoring der Umsetzung) inkl. Handlungsempfehlungen für den Umgang mit Zielabweichungen oder Verzögerungen*
- *Fahrplan für die Fortschreibung bzw. Weiterentwicklung der VEP*

[31] Quelle: FGSV 2013: Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung. S. 30.

8 Kommunikation und Beteiligung (AP 7)

Der/Die Auftragnehmer/in erarbeitet ein passendes Kommunikations- und Beteiligungskonzept und setzt dieses in enger Abstimmung mit der Auftraggeberin und dem Auftragnehmer für Los 2 um. Das Arbeitspaket umfasst die Information und Beteiligung der Öffentlichkeit, relevanter Entscheidungsträger und sonstiger Stakeholder, insbesondere des Mobilitätsbeirats.

8.1 Anforderungen an das Kommunikations- und Beteiligungsverfahren

Das Kommunikations- und Beteiligungsverfahren soll Betroffene und Beteiligte konstruktiv in den Planungsprozess einbinden und möglichst fundiertes Wissen über deren Interessen, Bedürfnisse und Sichtweisen zu Tage fördern. Es soll folgende Anforderungen erfüllen:

- Es soll zu dem langfristigen, strategischen, gesamtstädtischen und integrierten Planungsprozess passen.
- Die einzelnen Schritte und Formate sind auch zeitlich eng auf die inhaltliche Arbeitsplanung abzustimmen (vgl. Zeitplan unter Ziffer 1.5). Es muss gewährleistet sein, dass in einem kontinuierlichen Prozess für alle wesentlichen Arbeitsschritte die erforderliche Beteiligung im jeweils passenden Format erfolgt.
- Es soll möglichst breite Akzeptanz für die Ziele und Maßnahmen der VEP schaffen.
- Es soll Transparenz für den VEP-Prozess herstellen und die Möglichkeiten und Grenzen der Beteiligung klar aufzeigen (Erwartungsmanagement).
- Es soll die Entscheidungsgrundlage für die politisch Verantwortlichen optimal aufbereiten.
- Es soll einen Resonanzraum für unterschiedliche Sichtweisen und Meinungen schaffen.
- Es soll, soweit möglich, für die Planung nutzbare Ergebnisse hervorbringen, die passend sind für ein übergeordnetes, strategisches Planwerk.
- Es soll konsistent und stringent sein. Die Ergebnisse der einzelnen Bausteine sollen sich ergänzen und aufeinander aufbauen. Die einzelnen Bausteine sollen einen Wiedererkennungseffekt haben. Dabei sollen die Gestaltungsrichtlinien der Hamburger Verwaltung berücksichtigt werden.
- Der Vor- und Nachbereitungsaufwand soll angemessen sein.
- Die Formate müssen passend sein für die Hamburger Gegebenheiten. Innovative Formate sind ausdrücklich erwünscht.

Das Konzept soll Antworten darauf geben, wie mit folgenden Herausforderungen umzugehen ist:

- Es sollen keine Erwartungen geweckt werden, die im Rahmen der VEP nicht zu erfüllen sind (z.B. die Umsetzung von kleinteiligen Einzelmaßnahmen).
- Die Diskussion von Einzelmaßnahmen soll möglichst vermieden werden.
- Die Beteiligung soll nicht als Selbstzweck verstanden werden, sondern möglichst konkrete Ziele verfolgen.
- Bereits bestehende Beteiligungsformate im VEP-Prozess, wie der Mobilitätsbeirat, sollen nicht entwertet werden.
- Das Beteiligungsverfahren muss sich in den Zeitplan des Gesamtprojektes einfügen und darf ihn nicht gefährden.

Darüber hinaus sollten die *Hinweise zur Beteiligung und Kooperation in der Verkehrsplanung* der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. Berücksichtigung finden.

8.2 Information und Beteiligung der Stakeholder

Zur Information und Beteiligung der Stakeholder gibt es bereits seit 2014 ein etabliertes und gut funktionierendes Gremium, den Mobilitätsbeirat (vgl. Kapitel 1.4). Der Mobilitätsbeirat begleitet den Prozess der Verkehrsentwicklungsplanung beratend durch das Einbringen spezifischer Kenntnisse, Fragestellungen und Interessenlagen sowie durch kritisches Hinterfragen von Annahmen und Schlussfolgerungen. Er ist zentraler Akteur des Beteiligungsverfahrens und soll die Ergebnisse aus weiteren Beteiligungsformaten spiegeln.

Mitglieder des Mobilitätsbeirats sind wichtige verkehrspolitische und wissenschaftliche Akteure aus Hamburg und dem Umland. Dazu gehören Vertreter der Bürgerschaftsfraktionen, unabhängige Verkehrswissenschaftler, Vertreter der Bezirke und Umlandkreise, der Handelskammer und der Hafenwirtschaft, der Verkehrswirtschaft (Deutsche Bahn, HOCHBAHN, HVV, Logistik-Initiative), Verbände (ADFC, ADAC, NABU) sowie der Verwaltung. Der Mobilitätsbeirat steht im Fokus der Stakeholder-Beteiligung. Er wird im Verlauf des Prozesses weiterhin regelmäßig informiert und zu allen wichtigen Arbeitsschritten und Entscheidungen beteiligt. Die Vor- und Nachbereitung der Sitzungen inklusive entsprechender Abstimmungsunterlagen, Präsentationen, Protokolle etc. ist Bestandteil des Auftrags.

Neben dem Mobilitätsbeirat gibt es weitere Stakeholder, die themen- oder ortsbezogen einen wichtigen Beitrag zur erfolgreichen Verkehrsentwicklungsplanung leisten können. Dazu gehören weitere Ämter und Behörden, Bezirke, *Umlandgemeinden oder –kreise,* sonstige Träger öffentlicher Belange und Vertreter bisher nicht repräsentierter Institutionen wie beispielsweise der Wohnungswirtschaft. *Die Auftraggeberin legt großen Wert darauf, dass die Überführung der geplanten Maßnahmen in die Umsetzung im gesamten Prozess mitgedacht wird und die jeweiligen Umsetzungsverantwortlichen frühzeitig in die Planung mit einbezogen werden.*

Das zu erstellende Kommunikations- und Beteiligungskonzept soll daher Aufschluss darüber geben, welche Personen und Organisationen zu welchen Themen und zu welchen Zeitpunkten zu informieren oder zu beteiligen sind und welche Formate bzw. Instrumente dabei zum Einsatz kommen sollen. Neben den üblichen Formaten zur Information und Beteiligung von Gremien und Entscheidungsträgern (Senat, Bürgerschaft, Verkehrsausschuss der Bürgerschaft, Bezirksversammlungen etc.) wie Drucksachen, Abstimmungsunterlagen, Vermerken oder Vorträgen können weitere Veranstaltungen zielführend sein.

Im Angebot sind folgende Bausteine zu kalkulieren, weitere Veranstaltungsformate sind optional auszuweisen (siehe auch Kapitel 9, Termine und Organisation):

- *12 Sitzungen des Mobilitätsbeirats im (4 pro Jahr)*
- *12 Sitzungen der behördenübergreifenden VEP-Arbeitsgruppe (4 pro Jahr)*
- *8 Stakeholder-Workshops mit bis zu 30 Teilnehmern (themenspezifisch, regional bzw. umlandbezogen)*
- *jeweils 2 Präsentationen in den 7 Bezirksversammlungen*
- *2 Präsentationen im Verkehrsausschuss der Bürgerschaft*
- *2 Präsentationen von (Zwischen-)Ergebnissen in der Facharbeitsgruppe Verkehr der Metropolregion*

Die Moderation der genannten Formate (Mobilitätsbeirat, VEP-Arbeitsgruppen und Stakeholder-Workshops) ist optionaler Bestandteil dieser Ausschreibung. Bewerber sind aufgerufen, diese Leistung als optionalen Posten im Angebot einzukalkulieren (Kosten je Sitzung, ca. 3 Stunden, inkl. Vor- und Nachbereitung).

Sachkosten (Raummiete, Catering, Visualisierungsmedien etc.), die für die Durchführung der Workshops anfallen, sofern diese nicht in den Räumlichkeiten der BWVI durchgeführt werden, sind in der Kostenkalkulation als optionale Posten abzuschätzen.

Die Information und Beteiligung der Stakeholder erfolgt in enger Abstimmung mit dem Auftragnehmer für Los 2. Hier ist die Aufgabenteilung möglichst präzise im Kommunikations- und Beteiligungskonzept zu beschreiben und abzustimmen. Während der Fokus bei Los 1 auf der Information und Beteiligung der Stakeholder in Gruppen unterschiedlicher Zusammensetzung liegt, beinhaltet der Auftrag für Los 2 das Stakeholder-Management inkl. bilateraler Abstimmungen mit einzelnen Stakeholdern und den Umgang mit möglichen Konflikten.

8.3 Information und Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger

Zur Information der Bürgerinnen und Bürger sowie der Fachöffentlichkeit soll eine kontinuierlich gepflegte und aktualisierte Homepage aufgebaut werden, auf der Hintergrundinformationen zur VEP, Zwischenergebnisse, Termine etc. zugänglich gemacht werden. Darüber hinaus sollen wichtige Zwischenergebnisse in Form von Flyern und Presseartikeln veröffentlicht werden.

Folgende Bausteine sind im Angebot zu kalkulieren (weitere werden ausdrücklich erwartet und sind in der Kalkulation optional auszuweisen):

- *Aufbau und kontinuierliche Pflege einer Homepage im Rahmen der Hamburg.de-Seite*
- *Konzeption und Druck von 4 Flyern (Auflage: 1.000 Stück)*
- *Erstellung von 4 Pressemitteilungen*

Zur Beteiligung der Öffentlichkeit können unterschiedliche Formate und Instrumente genutzt werden. Wichtig ist, dass die oben formulierten Anforderungen beachtet werden und die Beteiligung in einem zur VEP passenden Umfang und Rahmen durchgeführt wird. Die Auftraggeberin strebt an, dass das Beteiligungsverfahren Interesse am Thema weckt und bei den Bürgerinnen und Bürgern zum Reflektieren über das eigene Mobilitätsverhalten anregt. Dazu könnten etwa Fragen zur Diskussion gestellt werden wie:

- *Wie wollen wir in Zukunft mobil sein? Welche Angebote werden dafür benötigt?*
- *Wie können der Verkehr und insbesondere das Mobilitätsverhalten zur Verbesserung der Lebensqualität in der Stadt beitragen?*
- *Welchen Beitrag kann jede/r Einzelne dazu leisten?*

Im Angebot sind die im Folgenden dargestellten Bausteine zu kalkulieren.

- Online-Beteiligung in (mindestens) zwei Phasen des Prozesses: Dafür sollte das geodatenbasierte Partizipationstool der FHH genutzt werden, welches über eine Umfragefunktion verfügt. Themen- oder projektbezogene Geodaten sowie weitere Bestandteile (Veranstaltungskalender, Mediathek etc.) können in die Anwendung integriert werden.

- *Zwei große Öffentlichkeitsveranstaltungen (z.B. eine Auftakt- und eine Abschlussveranstaltung): Dafür kann beispielsweise das Label „Stadtwerkstatt" genutzt werden, welches für gesamtstädtische Beteiligungsverfahren konzipiert und erprobt ist. Es wird organisatorisch von der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen begleitet. Es ist von einer Teilnehmerzahl von mind. 500 Personen auszugehen.*

Sachkosten (Raummiete, Catering, Visualisierungsmedien etc.), die für die Durchführung der genannten Veranstaltungen anfallen, sind in der Kostenkalkulation als optionale Posten abzuschätzen.

Weitere Formate werden ausdrücklich erwartet. Die Auftraggeberin legt Wert darauf, dass alle Bausteine in ein Gesamtkonzept eingebettet und mit den verkehrsplanerischen Arbeitspaketen und der Stakeholder-Beteiligung ineinandergreifen. Es ist im Angebot darzustellen, wie die vorgegebenen Formate ausgestaltet werden, welche Formate darüber hinaus eingesetzt werden sollen („Pflicht-Bausteine") und welche Formate zusätzlich empfohlen werden („Kür-Bausteine"). Diese „Pflicht-" und „Kür-Bausteine" sind in der Kostenkalkulation als optionale Positionen auszuweisen. Die „Pflicht-Bausteine" werden fester Bestandteil des Kommunikations- und Beteiligungskonzeptes. Sie werden in den Gesamtpreis des Angebotes mit eingerechnet, der in die Bewertung einfließt. Sie werden im Falle der Zuschlagserteilung Bestandteil des Vertrages. Die „Kür-Bausteine" werden optionale Bestandteile des Vertrages und können bei Bedarf in Abstimmung mit der Auftraggeberin ergänzt werden, wenn sie in das Gesamtkonzept passen.

8.4 Ergebnisse des Arbeitspaketes

Im Rahmen des Arbeitspakets „Kommunikation und Beteiligung" sollen folgende Ergebnisse erarbeitet werden:

- *Kommunikations- und Beteiligungskonzept, das folgende Fragen beantwortet: Wer soll wann, wie, zu welchem Thema informiert und beteiligt werden? Welche Ziele werden jeweils verfolgt? Welche Ergebnisse sind zu erwarten? Welche Formate/Instrumente werden eingesetzt? Wie werden unterschiedliche Zielgruppen erreicht?*
- *Information und Beteiligung von Gremien und Entscheidungsträgern (Mobilitätsbeirat, Senat, Bürgerschaft, Verkehrsausschuss der Bürgerschaft, Bezirksversammlungen etc.) durch Vorbereitung von Abstimmungsunterlagen, Drucksachen, Vermerken, Präsentationen etc.*
- *Kontinuierliche Information der (Fach-)Öffentlichkeit (regelmäßig aktualisierte Homepage, Veröffentlichung von Presseartikeln, Publikation von Zwischenergebnissen in Form von Flyern, Broschüren, etc.)*
- *Information und themenbezogene Beteiligung weiterer Stakeholder (Durchführung von Workshops, Gruppeninterviews o. Ä.)*
- *ergebnisorientierte Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern (z. B. Online-Beteiligung, Öffentlichkeitsveranstaltungen, Fokusgruppen-Interviews o. Ä.)*

9 Termine und Organisation

Für die Abstimmung mit der Auftraggeberin und zwischen den Projektbeteiligten vor Ort in Hamburg ist ein vorgegebenes Grundgerüst an Terminen zu kalkulieren. Alle Termine werden nach tatsächlichem Bedarf abgerechnet. Dafür ist in der Kostenkalkulation ein Einheitspreis je Termin anzugeben. Alle Termine sind inkl. Reisekosten, aber exklusive sonstiger Sachkosten (Raummiete, Catering, etc.) zu kalkulieren. Die Gesprächsleitung (Moderation) liegt bei der Auftraggeberin.

- *Jour Fixe alle 14 Tage mit wechselndem Schwerpunkt (Verkehrsentwicklungsplanung oder Kommunikation & Beteiligung) mit der Auftraggeberin, den Auftragnehmern Los 1 und Los 2, bei Bedarf mit dem Modellierer: 20 Termine pro Jahr, 60 Termine insgesamt.*[32]
- *Bei Bedarf kann der Jour Fixe ergänzt bzw. verlängert werden um inhaltliche Arbeitstreffen zu aktuellen Themen, Fragestellungen und Arbeitsschritten mit dem gesamten Projektteam (Auftraggeberin, Auftragnehmer Los 1 und Los 2, nach Bedarf mit dem Modellierer oder weiteren Experten/-innen): 4 Termine pro Jahr, 12 Termine insgesamt.*

Zu berücksichtigen sind ferner die Termine, die im Rahmen des Kommunikations- und Beteiligungsverfahrens zu kalkulieren sind (siehe Kapitel 8 Kommunikation und Beteiligung (AP 7)).

Überblick über zu kalkulierende Termine

Termine	Beteiligte	Dauer	Anzahl	
		Std.	pro Jahr	gesamt
Jour Fixe „VEP" oder „Kommunikation & Beteiligung"	AG, AN Los 1, AN Los 2	2	20	60
ergänzend dazu: Arbeitstreffen	AG, AN Los 1, AN Los 2, themenbezogen weitere Beteiligte	4	4	12
behördenübergreifende Arbeitsgruppe Verkehrsentwicklungsplanung („VEP-AG")	AG, AN Los 1, AN Los 2, Mitarbeiter/-innen der beteiligten Fachämter	3	4	12
Mobilitätsbeirat	AG, AN Los 1, AN Los 2, Mitglieder des Mobilitätsbeirats	3	4	12
Stakeholder-Workshop	AG, AN Los 1, AN Los 2, ca. 30 Stakeholder (thematisch, regional)	3	/	8
Öffentlichkeitsveranstaltung	AG, AN Los 1, AN Los 2, Bürger/-innen (ca. 600 Personen)	4	/	2
Präsentation in Bezirksversammlungen (2 Mal je Bezirk)	AG, AN Los 1 (1-2 Personen), Mitglieder der Bezirksversammlungen	2	/	14
Präsentation im Verkehrsausschuss der Bürgerschaft	AG, AN Los 1 (1-2 Personen), Mitglieder des Verkehrsausschusses	2	/	2
Präsentation in der Facharbeitsgruppe der Metropolregion	AG, AN Los 1 (1-2 Personen), Mitglieder der Facharbeitsgruppe	3	/	2

Die Auftragnehmerin legt Wert darauf, dass die Aufgabenverteilung innerhalb einer Bieterge-

[32] In Ferienzeiten (z.B. Sommer, Weihnachten) ist vermutlich mit einer geringere Termindichte zu rechnen, daher sollen insgesamt 20 Termine pro Jahr kalkuliert werden.

meinschaft bzw. mit möglichen Unterauftragnehmern im Angebot möglichst Präzise beschrieben wird und in der Kalkulation ersichtlich wird.

Freie und Hansestadt Hamburg
Finanzbehörde

-Leistungsbeschreibung-

Verhandlungsverfahren mit öffentlichem Teilnahmewettbewerb

über die

Begleitung der kontinuierlichen Verkehrsentwicklungsplanung in Hamburg

Erarbeitung des strategischen Handlungskonzeptes mit begleitender Öffentlichkeitsarbeit und –beteiligung (Los 1)

gem.

Vierter Teil des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) sowie nach

der Verordnung über die Vergabe öffentlicher Aufträge

(Vergabeverordnung - VgV)

Vergabenummer 2018000529

Finanzbehörde Hamburg
Organisation und Zentrale Dienste
Beschaffung und Strategischer Einkauf für Hamburg
[redacted]
Gänsemarkt 36
20354 Hamburg

Inhaltsverzeichnis

1 Anlass und Ziele

1.1 Ausgangssituation

Hamburg ist eine attraktive Metropole mit ungebrochenem Wachstumspotenzial und hoher nationaler und internationaler Anziehungskraft. Die Entwicklung des Verkehrsaufkommens sowie die qualitative und quantitative Nachfrage nach Verkehrsleistungen weisen eine hohe Dynamik auf. Neben der Sicherung und dem stadtverträglichen Ausbau von Verkehrsinfrastrukturen nimmt die Minderung verkehrsbezogener Belastungen für Gesundheit, Klima und Umwelt eine übergeordnete Rolle und politische Priorität ein. Die nachhaltige Entwicklung des Wirtschaftsstandortes sowie der Erhalt und die Verbesserung der Lebensqualität in der Stadt gehören zu den wesentlichen standortbezogenen Herausforderungen. Eine langfristige, strategische Planung, die die Verkehrsentwicklung, die Stadtentwicklung und die klima- und umweltpolitischen Anforderungen integriert betrachtet, ist dafür unerlässlich.

Ziel der Verkehrsentwicklungsplanung (VEP) ist es, eine mittel- bis langfristige Strategie zur Steuerung des gesamtstädtischen Straßen- und Schienenverkehrs sowie des Mobilitätsverhaltens zu entwickeln. Verkehrsentwicklungsplanung ist keine reine Anpassungsplanung an künftige Trends und strukturelle Entwicklungen. Sie soll klare Ziele formulieren und die Entwicklung des Verkehrs in diese Richtung steuern. Dabei kann es auch erforderlich sein, Anforderungen an andere Planungen zu formulieren, die die Verkehrsentwicklung beeinflussen.

Der Senat hat im Koalitionsvertrag festgeschrieben, das in der letzten Legislaturperiode beschlossene Mobilitätsprogramm zu einem kontinuierlichen Prozess der Verkehrsentwicklungsplanung weiterzuentwickeln. Wichtige Teilaufgaben wurden bereits erarbeitet und die Grundlagen für die weiteren Arbeitsschritte gelegt. Die nun folgenden planerischen und partizipativen Arbeitsschritte sollen von erfahrenen Dienstleistern professionell unterstützt werden.

Bereits abgeschlossene Teilaufgaben:

- Mobilitätsprogramm 2013[1]: Beschreibung der Rahmenbedingungen und des bestehenden Mobilitätsangebots, Auflistung und jährliche Aktualisierung bereits geplanter Maßnahmen (siehe Kapitel 2.2)
- Mobilitätsbeirat: Beteiligung aller relevanten Akteure in regelmäßigen Sitzungen zu aktuellen Themen und Fragestellungen der Verkehrsplanung (siehe Protokolle)[2]
- Verkehrsmodell: Aufbau des Analysefalls für das Basisjahr 2014, feinräumige Analyse aller verkehrsauslösenden Strukturen im Untersuchungsraum (Metropolregion Hamburg) und Bestandsaufnahme des Infrastrukturangebots
- Prognosenullfall 2030: Diskussion und Abstimmung über die verkehrsauslösenden Strukturen und das Infrastrukturangebot im Prognosejahr 2030
- Maßnahmen-Sammlung: Zusammenstellung aller Maßnahmen, die bis 2030 bereits als gesetzt gelten (Arbeitspapier der behördenübergreifenden VEP-Arbeitsgruppe, siehe Anhang)
- Drucksache „Mobilität in Hamburg – Ziele“[3]: Diskussion und Abstimmung des Leitbilds und der zentralen Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung (siehe Kapitel *1.2*~~1.2~~)

[1] http://www.hamburg.de/bwvi/mobilitaetsprogramm/
[2] http://www.hamburg.de/bwvi/mobilitaetsbeirat/
[3] https://www.buergerschaft-hh.de/ParlDok/dokument/56376/mobilit%C3%A4t-in-hamburg-%E2%80%93-ziele.pdf

1.2 Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung

Die Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung wurden in 2015/2016 zusammen mit dem Mobilitätsbeirat und der behördenübergreifenden Arbeitsgruppe entwickelt und sind in die Drucksache „Mobilität in Hamburg – Ziele“ eingeflossen. Diese wurde am 31.01.2017 vom Senat und der Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg beschlossen.

Zentrales Ziel der Verkehrsentwicklungsplanung ist es, die Mobilität für alle Menschen und Güter auf allen Verkehrswegen und mit allen Verkehrsmitteln bestmöglich und unter Berücksichtigung des Schutzes von Gesundheit, Umwelt und Klima zu gewährleisten. Dafür wurde ein Leitbild entworfen, das die Vision für ein modernes und zukunftsfähiges Hamburg beschreibt. Das Leitbild berücksichtigt die übergeordneten Programme und Perspektiven Hamburgs zur Stadt-, Wirtschafts-, Hafen- und Bevölkerungsentwicklung sowie zum Umwelt-, Klima und Gesundheitsschutz.

Vier Kernthemen stehen dabei im Fokus:

- Stärkung der Leistungskraft und Wettbewerbsfähigkeit der Metropolregion Hamburg
- Schutz von Gesundheit, Umwelt und Klima
- Sichere und vielfältige Mobilitätschancen
- Erlebbare und vernetzte Verkehrs- und Stadträume

Diese vier Kernthemen werden durch 16 Handlungsziele konkretisiert:

Mobilitätsbezogene Handlungsziele

- Anteil des Umweltverbundes erhöhen
- ÖPNV als Rückgrat der Mobilität weiter stärken
- Multimodale Vernetzung optimieren
- Hamburg zur Fahrradstadt entwickeln

Ökonomische Handlungsziele

- Überregionale und regionale Erreichbarkeit Hamburgs optimieren und Zuverlässigkeit erhöhen
- Innerstädtischen Wirtschaftsverkehr optimieren
- Funktionsfähigkeit und gute Benutzbarkeit des Straßen- und Schienennetzes sicherstellen

Ökologische Handlungsziele

- Verkehrsbedingten Ausstoß von klimaschädlichen Treibhausgasen reduzieren
- Zusätzliche Inanspruchnahme von Verkehrsflächen begrenzen
- Fahrzeuge mit emissionsarmen und -freien Antrieben fördern

Soziale und gesundheitsbezogene Handlungsziele

- Verkehrsbedingte Luftschadstoffe reduzieren
- Verkehrsbedingte Lärmbelastung reduzieren
- Verkehrssicherheit erhöhen
- Unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse und -kompetenzen berücksichtigen sowie die eigenständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen fördern

Stadträumliche Handlungsziele

- Nahmobilität stärken
- Aufenthaltsqualität an Straßen und Plätzen verbessern

Das Leitbild, die Beschreibung der 16 Handlungsziele und der bereits ausgewählten Bewertungsindikatoren können der Drucksache „Mobilität in Hamburg – Ziele" entnommen werden.[4] Das Dokument ist als Vorgabe für das weitere Verfahren zu betrachten. Gleichwohl ist denkbar, Leitbild und Ziele im Rahmen des Prozesses ggf. an neue Erkenntnisse und Gegebenheiten anzupassen.

1.3 Leistungsumfang

Der Auftrag beinhaltet folgende Arbeitspakete (AP):

AP 1: Grundlagenanalyse

AP 2: Zustandsanalyse und Herausforderungen

AP 3: Entwicklung und Bewertung von Maßnahmen und Szenarien

AP 4: Erarbeitung des strategischen Handlungskonzepts inkl. Umsetzungsstrategie

AP 5: Dokumentation des Verfahrens und der Ergebnisse

AP 6: Evaluation des Verfahrens und der Wirkungen

AP 7: Kommunikation und Beteiligung

Die Inhalte der Arbeitspakete lassen sich wie folgt kurz beschreiben (ausführlich ab Kap. 2~~2~~):

AP 1: Grundlagenanalyse

Das AP 1 umfasst die Untersuchung und Zusammenstellung sämtlicher Planungen und Planungsgrundlagen, die für die folgenden Schritte erforderlich sind. Wesentliche Aufgaben sind die Integration verschiedener Maßnahmen aus vorliegenden Konzepten und sektoralen Planungen im Verkehrsbereich und anderer Fachplanungen sowie die Darstellung von Abhängigkeiten, Wechselwirkungen, Inkonsistenzen und fehlender oder zu vertiefender Themen.

AP 2: Zustandsanalyse und Herausforderungen

Aufbauend auf den in AP 1 erarbeiteten Erkenntnissen und Informationen dient dieses AP dazu, das heutige Verkehrsgeschehen und die zukünftige Verkehrsentwicklung zu beschreiben, mit den Zielen zu vergleichen und daraus bestehende Defizite und zukünftige Herausforderungen abzuleiten.

AP 3: Entwicklung und Bewertung von Maßnahmen und Szenarien

Auf Basis der in AP 2 dargestellten Handlungserfordernisse sollen in diesem AP Maßnahmen ausgewählt sowie Maßnahmenpakete und Szenarien entwickelt werden, die einen möglichst hohen Beitrag zur Zielerreichung versprechen. Die Maßnahmen und Szenarien sind hinsichtlich ihrer Wirkungen sowie ihrer Wechselwirkungen untereinander zu prüfen und zu bewerten.

[4] https://www.buergerschaft-hh.de/ParlDok/dokument/56376/mobilit%C3%A4t-in-hamburg-%E2%80%93-ziele.pdf

AP 4: Erarbeitung des strategischen Handlungskonzepts inkl. Umsetzungsstrategie

Auf Basis der in AP 3 erfolgten Bewertung sowie der Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens ist in Abstimmung mit der AG ein Zielszenario zu bestimmen. Dieses Zielszenario bildet die Grundlage für das strategische Handlungskonzept, das aus einem kurz- bis mittelfristiges Maßnahmenprogramm für einen Zeitraum von ca. 5 Jahren und einem mittel- bis langfristigen Maßnahmenprogramm besteht.

AP 5: Dokumentation des Verfahrens und der Ergebnisse

Alle Arbeitspakete, die dazugehörigen Arbeitsschritte und (Zwischen-)Ergebnisse sind vollständig und gut verständlich zu dokumentieren. Die Dokumentation soll den VEP-Prozess für alle Beteiligten transparent und nachvollziehbar machen.

AP 6: Evaluation des Verfahrens und der Wirkungen

Zu diesem AP gehören zum einen die kontinuierliche Evaluation der Arbeitsabläufe des VEP-Prozesses sowie die Bündelung der Erkenntnisse und Erfahrungen für den zukünftigen Planungsprozess (Erfahrungstransfer). Zum anderen soll ein anwendungsorientiertes Konzept für die Wirkungsevaluation entwickelt werden, das in der Phase der Umsetzung die Wirkungs- bzw. Zielerreichungskontrolle und das Monitoring der Umsetzung ermöglichen.

AP 7: Kommunikation und Beteiligung

Das AP 7 beinhaltet die Erarbeitung und Umsetzung eines Konzeptes für die Information und Beteiligung aller Stakeholder (politische Gremien, Behörden und Ämter, Bezirke, Vertreterinnen und Vertreter der Bereiche Verkehr, Wirtschaft und Stadtgesellschaft) sowie der Bürgerinnen und Bürger in enger Abstimmung mit der AG.

In einem zweiten Los wird außerdem ein Dienstleister gesucht, der das Amt für Verkehr und Straßenwesen bei der Koordination und Steuerung des Verfahrens unterstützt. Dazu gehören Zeit- und Aufgabenplanung, Koordination und Nachverfolgung von Teilaufgaben, Fristsetzung, organisatorische Vor- und Nachbereitung von Terminen sowie die Organisation der Abstimmung zwischen allen Projektbeteiligten innerhalb und außerhalb der Verwaltung. Im Rahmen der späteren Leistungserbringung wird seitens der Auftraggeberin eine kontinuierliche, zielorientierte und transparente Zusammenarbeit zwischen den jeweiligen Auftragnehmern erwartet.

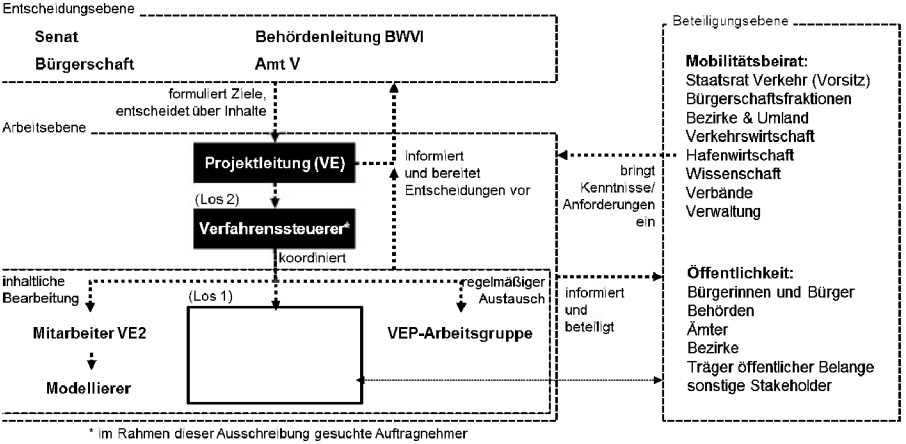
Die „*Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung*" der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) sind in allen Arbeitsschritten zu beachten. Darüber hinaus sollen die Hinweise der EU zur Entwicklung und Umsetzung von nachhaltigen urbanen Mobilitätskonzepten (Guidelines: Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan)[5] berücksichtigt werden.

Darüber hinaus sind regionale Verflechtungen und relevante Entwicklungen im Hamburger Umland in allen Arbeitspaketen zu berücksichtigen und, soweit angezeigt und möglich, Vertreter/-innen betroffener Umlandgemeinden oder –kreise in die Planung von Maßnahmen einzubeziehen.

[5] European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans: http://www.eltis.org/sites/default/files/sump_guidelines_en.pdf

4 Projektstruktur und Rollenverteilung

ie Projektstruktur kann schematisch wie folgt dargestellt werden:



* im Rahmen dieser Ausschreibung gesuchte Auftragnehmer

Die Entscheidungsbefugnis über die Ziele und Inhalte der Verkehrsentwicklungsplanung liegt beim **Senat** bzw. bei der **Bürgerschaft** der Freien und Hansestadt Hamburg und mittelbar bei der Behördenleitung der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (Senator und Staatsrat für Verkehr).

Die Leitungen der **Abteilung Verkehrsentwicklung** (VE) und des **Amtes Verkehr und Straßenwesen** (V) bilden die Schnittstelle zwischen der Arbeitsebene und der Entscheidungsebene und repräsentieren das Projekt „VEP" nach außen.

Die Projektleitung wird von der Abteilungsleitung Verkehrsentwicklung (VE) übernommen.

Den Kern des Gesamtprojektes bildet das VEP-Projektteam, das sich zusammensetzt aus Mitarbeiter/-innen des Referats Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung (VE2)[6], den gesuchten Auftragnehmern für die inhaltliche Bearbeitung („Verkehrsplanung"), für die Öffentlichkeitsarbeit („Kommunikation und Beteiligung") und für die Koordination und Steuerung des Verfahrens. Zu einzelnen Themen und Fragestellungen werden auf der Arbeitsebene darüber hinaus das bereits mit dem Aufbau des Verkehrsmodells beauftragte Ingenieurbüro („Modellierung") und die VEP Arbeitsgruppe eingebunden.

In der **VEP-Arbeitsgruppe** sind Verwaltungseinheiten der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI), der Behörde für Umwelt und Energie (BUE), der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW), der Behörde für Inneres und Sport (BIS) sowie städtische Unternehmen mit Bezug zur gesamtstädtischen Verkehrsplanung (Hamburger Verkehrsverbund, Hamburger Hochbahn AG, S-Bahn Hamburg GmbH, Hamburg Port Authority) organisiert.

Der zentrale Akteur auf der Beteiligungsebene ist der **Mobilitätsbeirat**[7]. Der Mobilitätsbeirat ist ein beratendes Gremium, welches mehrmals im Jahr zusammenkommt. Er dient dem Austausch zwischen Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Verbänden und der Qualitätssicherung in der VEP. Der Mobilitätsbeirat begleitet den Prozess der Verkehrsentwicklungsplanung durch das Einbringen spezifischer Kenntnisse, Fragestellungen und Interessenlagen seiner Mitglieder sowie durch kritisches Hinterfragen von Annahmen und Schlussfolgerungen. Mitglieder des Mobilitätsbeirats sind wichtige verkehrspolitische und wissenschaftliche Akteure aus Hamburg und dem Umland, die von der Behördenleitung der BWVI in dieses Gremium berufen wurden.
Ergänzt wird der Mobilitätsbeirat durch weitere Institutionen und Organisationen, die einen Beitrag zur erfolgreichen Verkehrsentwicklungsplanung leisten können. Selbstverständlich ist auch die Bevölkerung insgesamt Zielgruppe des Beteiligungsverfahrens.

---

[6] Das Referat VE2 ist Teil der Abteilung Verkehrsentwicklung (VE) und gehört zum Amt Verkehr und Straßenwesen (Amt V). Das Amt V ist Teil der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI). Organigramm Amt V:
http://www.hamburg.de/contentblob/3134508/24c76eb97142c5d3d69afa775134259c/data/organigramm-amt-v.pdf
[7] Weitere Infos, die Liste der Mitglieder und Protokolle bisheriger Sitzungen finden sich hier:
http://www.hamburg.de/bwvi/mobilitaetsbeirat/

1.5 Zeitplan

Insgesamt ist eine Bearbeitungszeit von drei Jahren vorgesehen. Das Kommunikations- und Beteiligungskonzept (AP 7) wird zu Anfang der Bearbeitungszeit erstellt und abgestimmt und parallel zu den übrigen Arbeitsschritten erstellt und umgesetzt. Die beiden Bausteine Verkehrsplanung und Kommunikations- und Beteiligungsverfahren müssen~~, wobei beide Bausteine~~ aufeinander abgestimmt werden und in stetigem Austausch miteinander stehen. Zwischenergebnisse sind von dem Auftragnehmer für Los 1 an folgenden Meilensteinen aufzubereiten und zu dokumentieren:

- 2. Quartal 2019: Abschluss der Grundlagenanalyse (AP 1)
- 4. Quartal 2019: Abschluss der Zustandsanalyse und Identifikation von Herausforderungen (AP 2)
- 1. Quartal 2020: Entwurf der Maßnahmen und Szenarien (AP 3)
- 4. Quartal 2020: Abschluss der Bewertung von Maßnahmen und Szenarien (AP 3)
- 2. Quartal 2021: Entwurf des strategischen Handlungskonzepts (AP 4):
- 4. Quartal 2021: Vorlage des strategisches Handlungskonzepts inkl. der Umsetzungsstrategie (AP 3), der Dokumentation (AP 5) und des Evaluationskonzeptes (AP 6)

Im Anschluss erfolgt die Einbringung des Entwurfs in die politischen Gremien mit dem Ziel der Beschlussfassung in der Bürgerschaft und im Senat.

2 Grundlagenanalyse (AP 1)

Das Arbeitspaket Grundlagenanalyse umfasst die Untersuchung und Zusammenstellung sämtlicher Planungen und Planungsgrundlagen, die für die folgenden Schritte der Verkehrsentwicklungsplanung erforderlich sind. Eine wesentliche Aufgabe ist die Integration verschiedener Maßnahmen aus vorliegenden Konzepten und sektoralen Planungen im Verkehrsbereich sowie aus anderen Fachplanungen. Dazu gehört auch die Darstellung von Abhängigkeiten, Wechselwirkungen, Inkonsistenzen und fehlender oder zu vertiefender Themenbereiche.

2.1 Mobilitätsprogramm 2013

Das Mobilitätsprogramm 2013 bildet die Ausgangsbasis der Grundlagenanalyse.[8] Die darin gebündelten Erkenntnisse zu den Rahmenbedingungen der Verkehrsentwicklung, dem Zustand der Verkehrsinfrastruktur und dem bestehenden Verkehrsangebot sollen überprüft, aktualisiert und ggf. vertieft werden.

Bereits geplante verkehrliche Maßnahmen und Projekte von gesamtstädtischer Relevanz werden hier detailliert beschrieben. Der Umsetzungsstand wird jährlich im Rahmen der Fortschreibung des Mobilitätsprogramms aktualisiert.[9] Die Maßnahmen sind den Leitlinien der Verkehrspolitik und –planung in Hamburg zugeordnet, die für das Mobilitätsprogramm entwickelt wurden.

1. *Erreichbarkeit der Welthandelsstadt Hamburg sichern*
   - Ausbau und Deckel A 7 (nördlich Elbtunnel)
   - Ausbau A 7 (südlich Elbtunnel)
   - Neubau A 26 (Landesgrenze bis A 7)
   - Neubau A 26-Ost (A 7 bis A 1)/ Hafenpassage Hamburg
   - Verlegung Wilhelmsburger Reichsstraße
   - Eisenbahnknoten Hamburg
   - Hauptbahnhof und Umfeld
   - Verlagerung des Fernbahnhofs Hamburg Altona
   - Hafenbahn
   - Erhaltungsmanagement
2. *Öffentlichen Verkehr als Rückgrat für die Mobilität stärken*
   - Programm zur Verbesserung des Bussystems
   - U4 Jungfernstieg – HafenCity – Elbbrücken
   - U5 Bramfeld – Osdorfer Born/ Schnellbahnanbindung Hamburger Westen
   - U1 – Haltestelle Oldenfelde
   - U4- Verlängerung zur Horner Geest
   - S-Bahn-Haltepunkt Elbbrücken
   - S4 Hamburg – Ahrensburg – Bad Oldesloe
   - S21 Eidelstedt – Kaltenkirchen (Elektrifizierung AKN)

[8] http://www.hamburg.de/bwvi/mobilitaetsprogramm/
[9] http://www.hamburg.de/bwvi/mobilitaetsprogramm/

- S-Bahn-Haltepunkt Ottensen
- Barrierefreier Ausbau von Schnellbahn-Haltestellen
- P+R (Park-and-Ride)
- B+R (Bike-and-Ride)

3. *Mobilität effizient managen und vernetzen*

- Verkehrsmanagement
- Programm der lautesten Straßen — Teil: Senkung der zulässigen Geschwindigkeiten in besonders betroffenen Abschnitten
- Carsharing
- Mobilitätsmanagement
- Mobilitäts-Service-Punkte
- Parkraumbewirtschaftung

4. *Elektromobilität entwickeln, Verkehrs- und Lebensräume gestalten*

- Elektromobilität
- Radverkehrsstrategie (Stand 2008, Fortschrittsberichte 2010, 2013, 2015)[10]
- StadtRAD
- Fußgängerverkehr

2.2 Sonstige Verkehrsplanungen

Neben dem Mobilitätsprogramm enthält der Koalitionsvertrag des Senats[11] und der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) maßgebliche Rahmensetzungen zur Mobilität in Hamburg. Darüber hinaus hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) Ende 2016 die Knotenuntersuchung Hamburg unter Beteiligung der DB Netz AG, Schleswig-Holsteins, Niedersachsens, Mecklenburg-Vorpommerns und Hamburgs (BWVI und Hafenbahn) sowie des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV) begonnen. Die Ergebnisse sollen im Herbst 2018 vorliegen.

Hamburg hat 2016 eine ITS Strategie beschlossen, um die Digitalisierung im Verkehrsbereich und den Einsatz von intelligenten Transportsystemen und Services (ITS) voranzutreiben. Die ITS Strategie definiert, wie die Stadt künftig die digitalen Techniken nutzen möchte, um den Verkehr effizienter, sicherer, umweltfreundlicher und komfortabler zu gestalten. Mittlerweile befindet sich der erste Fortschrittsbericht in der Abstimmung und wird zeitnah zur Verfügung stehen.[12]

~~Aktuell wird i~~/m Rahmen des Sofortprogramms „Saubere Luft 2017-2020“ der Bundesregierung *wurde* mit dem „Masterplan für die Gestaltung nachhaltiger und emissionsfreier Mobilität“ (Green-City Plan[13]) außerdem ein kurz- bis mittelfristiges Maßnahmenpaket mit den Schwerpunkten Digitalisierung und Elektrifizierung erarbeitet, welches bis zum Jahr 2020 zur Verbesserung der Luftqualität beitragen soll. Zu berücksichtigen sind weitere Programme, die ggf. noch von der Bundesregierung aufgelegt werden.

---

[10] http://www.hamburg.de/hamburg-auf-dem-weg-zur-fahrradstadt/2995602/radverkehrsstrategie-ziele/
[11] http://www.hamburg.de/koalitionsvertrag/mobilitaet/
[12] https://www.its2021.hamburg/; *https://www.hamburg.de/bwvi/its/*
[13] *https://www.hamburg.de/bwvi/greencityplanhamburg/*

Darüber hinaus ist es Aufgabe des AN zu prüfen, ob weitere sektorale oder regionale Planungen (z.B. auf Bezirksebene oder im Hamburger Umland) für die Verkehrsentwicklungsplanung zu berücksichtigen sind.

2.3 Sonstige Fach- und Rahmenpläne

Neben den bereits geplanten Maßnahmen im Verkehrsbereich sollen Planungen aus anderen Fach- und Rahmenplanungen analysiert werden, deren Erkenntnisse und Anforderungen an die Verkehrsentwicklung zu berücksichtigen sind. Dazu sollen u.a. folgende Fachpläne ausgewertet werden (die Dokumente sind im pdf-Format auf den angegebenen Internetseiten zu finden):

- Luftreinhalteplan (Zweite Fortschreibung, Stand 2017)[14]
- Lärmaktionsplan (Fortschreibung läuft derzeit, Stand 2013)[15]
- Hamburger Klimaplan (Stand 2015)[16]
- Hafenentwicklungsplan bis 2025 (Stand 2012)[17]
- Flächennutzungsplan[18]
- Innenstadtkonzept Hamburg (Stand 2014)[19]
- Perspektiven der Stadtentwicklung: Grüne, gerechte, wachsende Stadt am Wasser (Stand 2014)[20]
- Hamburger Zentrensystem und Leitlinien für den Einzelhandel (Stand 2014)[21], wird derzeit fortgeschrieben (Entwurf liegt vor)

Neben den gesamtstädtischen Fach- und Rahmenplänen sind auch einige Entwicklungspläne für Teilbereiche der Stadt von gesamtstädtischer Relevanz:

- Städtebauliche Entwicklung im Rahmen des A7-Deckels[22]
- Sprung über die Elbe[23]
- Hafencity[24]
- Mitte Altona[25]
- Stromaufwärts an Elbe und Bille[26]
- Oberbillwerder[27]

---

[14] http://www.hamburg.de/luftreinhaltung/
[15] http://www.hamburg.de/laermaktionsplan/
[16] http://www.hamburg.de/hamburger-klimaplan/
[17] https://www.hafen-hamburg.de/de/presse/media/broschuere/hafenentwicklungsplan-bis-2025---37751
[18] http://www.hamburg.de/flaechennutzungsplan/
[19] http://www.hamburg.de/innenstadtkonzept/
[20] http://www.hamburg.de/perspektiven-stadtentwicklung/
[21] http://www.hamburg.de/zentren/
[22] http://www.hamburg.de/fernstrassen/a7-deckel/
[23] http://www.hamburg.de/sprung-ueber-die-elbe/
[24] http://www.hamburg.de/stadtplanung/projekte/hafencity/
[25] http://www.hamburg.de/mitte-altona/
[26] http://www.hamburg.de/stromaufwaerts/
[27] http://www.hamburg.de/pressearchiv-fhh/8421148/2017-03-21-bsw-ideenwerkstatt-oberbillwerder/

Die Liste relevanter Planungen ist nicht abschließend. Auch Konzepte, Projekte oder Forderungen von Verbänden oder sonstiger Stakeholder sind zu berücksichtigen und ggf. in die Gesamtstrategie zu integrieren. Dazu gehören beispielsweise der Masterplan Industrie[28] des Senats, das Standpunktepapier „Stadtmobilität in Hamburg 2030"[29] der Handelskammer und das Projekt SMILE (Smart Last Mile Logistics)[30] der Logistikinitiative Hamburg und der BWVI.

2.4 Ergebnisse des Arbeitspaketes

Im Rahmen der Grundlagenanalyse sollen folgende Ergebnisse erarbeitet werden:

- *Zusammenstellung aller Maßnahmen aus bestehenden Planungen, Konzepten und Programmen im Verkehrsbereich sowie aus gesamtstädtischen Fach- und Rahmenplänen*
- *Darstellung von Abhängigkeiten, Wechselwirkungen, Inkonsistenzen und Lücken sowie Identifikation von fehlenden bzw. zu vertiefenden Themenbereichen/Maßnahmen*
- *Beschreibung von Ziel- bzw. Interessenskonflikten und Erarbeitung möglicher Lösungsvorschläge*

[28] http://www.hamburg.de/bwvi/masterplan-industrie/
[29] https://www.hk24.de/produktmarken/interessenvertretung/verkehr-stadtentwicklung/verkehr/stadtverkehr/stadtmobilitaet-hamburg_2030/1162876
[30] https://www.hamburg-logistik.net/veranstaltungen-und-projekte/projekte/laufend/smile-smart-last-mile-logistics

3 Zustandsanalyse und Herausforderungen (AP 2)

Aufbauend auf den in der Grundlagenanalyse erarbeiteten Erkenntnissen und Informationen dient dieses Arbeitspaket dazu, das heutige Verkehrsgeschehen und die zukünftige Verkehrsentwicklung zusammenfassend zu beschreiben, mit den Zielen zu vergleichen und daraus bestehende Defizite und zukünftige Herausforderungen abzuleiten.

3.1 Analyse des aktuellen Verkehrsgeschehens und zukünftiger Entwicklungen

Aufgabe des~~/der~~ AN ist es, zentrale Kennwerte des Verkehrs zu analysieren und deren Entwicklung zu prognostizieren. Dazu gehören u.a.

- Verkehrsmittelwahl,
- Motorisierung,
- Verkehrsaufkommen,
- Verkehrsleistung,
- Verkehrsmengen im Straßenverkehr,
- Fahrgastzahlen im öffentlichen Verkehr und
- Radverkehrsaufkommen.

Im Amt für Verkehr und Straßenwesen liegen die Daten aller Straßenverkehrszählungen vor, die im Stadtgebiet regelmäßig oder anlassbezogen durchgeführt werden. Der Hamburger Verkehrsverbund und die Hamburger Hochbahn AG verfügen über Zähl- und Befragungsdaten zum öffentlichen Verkehr, die bei Bedarf angefragt werden können.

~~Für die Entwicklung des Verkehrsverhaltens werden voraussichtlich ab Herbst 2018 aktuelle Daten aus der Studie „Mobilität in Deutschland 2016“ vorliegen, die vom AN für Fragestellungen der Verkehrsentwicklungsplanung ausgewertet werden können.~~*Als Grundlage für die Bewertung des Mobilitätsverhaltens werden voraussichtlich ab Januar 2019 aktuelle Daten aus der Studie „Mobilität in Deutschland 2017“ vorliegen, die vom AN für Fragestellungen der Verkehrsentwicklungsplanung ausgewertet werden sollen. Voraussichtlich im Frühjahr 2019 steht ein umfangreicher Regionalbericht zu den Hamburger MiD-Ergebnissen zur Verfügung. Darin werden die zentralen Informationen zur Studie und zur Erhebungsmethodik sowie grundlegende Strukturmerkmale der befragten Personen (z.B. Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln, Wohnlagen sowie soziodemografische Merkmale) in der Region vorgestellt. Zudem erfolgen detaillierte Analysen zur erhobenen Mobilität am Stichtag, zu welchen zum Beispiel die Mobilitätsraten, Wegezwecke, Hauptverkehrsmittelnutzung, Wegedauer und Wegelängen gehören. Diese Analysen schließen auch Querverbindungen zwischen den einzelnen Ebenen ein und, wo möglich, werden Vergleiche zu den Ergebnissen der MiD 2008 dargestellt.*

Darüber hinaus werden in dem Bericht Auswertungen zu folgenden Themen vorgenommen:

- *ÖPNV-Kunden und ÖV-Kundenpotenziale*
- *Radverkehr*
- *Multimodalität*
- *Sharing-Angebote*
- *Nahversorgung*
- *Einpendler*
- *Emissionen*

Darüber hinaus können in Absprache mit der AG bei Bedarf weitere Datenbestände hinzugezogen und ausgewertet werden.

3.2 Rahmenbedingungen der Verkehrsentwicklung

Die Rahmenbedingungen der Verkehrsentwicklung unterliegen derzeit großen Veränderungen. Dazu gehören u.a.

- neue nationale und europäische Gesetze, z.B. zur Luftreinhaltung,
- eine insgesamt alternde Gesellschaft mit gleichzeitig hohem Bevölkerungswachstum in den Metropolen,
- höhere Ansprüche der Menschen an die Lebensqualität in ihrem Wohnumfeld, insbesondere in Bezug auf die Lärm- und Schadstoffbelastung,
- wachsender Finanzbedarf für die Instandhaltung und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur.

Die zukünftigen Rahmenbedingungen der Verkehrsentwicklung sollen vom/von der AN dargestellt und *hinsichtlich ihrer Entwicklung in den kommenden 10 bis 15 Jahren* bewertet werden. Dabei sollen Überlegungen zu u.a. folgenden Fragestellungen angestellt werden:

- *Wie stellen sich die finanziellen Rahmenbedingungen im ~~Jahr 2030~~ dar?*
- *Wie sehen die rechtlichen Rahmenbedingungen und politischen Regulierungen ~~im Jahr 2030~~ aus (rechtliche Vorgaben zur Luftreinhaltung, zum Lärmschutz etc.)?*
- *Wie entwickeln sich die Nutzungskosten der einzelnen Verkehrsmittel?*
- *Wie ändern sich Einstellungen und Verhaltensweisen?*
- *Welche Veränderungen bringen Trends wie die Digitalisierung, das automatisierte Fahren oder die Share Economy und damit zusammenhängende Angebote mit sich?*

Die möglichen Entwicklungspfade und Trends dieser Rahmenbedingungen sollen in Bezug auf ihre Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen untersucht und in Vorbereitung auf die spätere Bildung von Szenarien beschrieben werden.

3.3 Analyse- und Prognosenullfall im Verkehrsmodell

Mit dem Verkehrsmodell steht eine aktuelle und umfangreiche Datenbasis zur Verfügung, die für Hamburg und die Metropolregion räumlich sehr fein aufgebaut wurde. Der Strukturdatensatz enthält für das Basisjahr 2014 Daten zu Bevölkerung, Altersverteilung, Erwerbstätigkeit, Pkw-Besitz, Arbeitsplätzen, Schulen, Kitas, und touristischen Attraktionen für 1.177 Verkehrszellen in Hamburg und 924 Verkehrszellen im Umland. Das Verkehrsangebot wird detailliert in den Netzmodellen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und den öffentlichen Verkehr abgebildet. Die Daten zum Verkehrsverhalten basieren noch auf den Ergebnissen der MiD 2008. Sie werden von dem damit beauftragten Ingenieurbüro IVV aktualisiert, wenn die Daten aus der MiD 2016 verfügbar sind *(voraussichtlich im 2. Halbjahr 2019)*.

Neben dem Analysefall 2014 wurde ein Prognosenullfall 2030 aufgebaut. Die Annahmen zur Entwicklung der Eingangsdaten wurden mit den jeweils zuständigen Stellen in der Stadt und im Umland abgestimmt. Das Statistikamt Nord hat eigens für diesen Zweck eine feinräumige Bevölkerungsprognose 2030 erarbeitet. Der Prognosenullfall 2030 beinhaltet alle verkehrlichen Maßnahmen, die zum Zeitpunkt des Modellaufbaus beschlossen waren und deren Umsetzung bis zum Jahr 2030 sehr wahrscheinlich ist. Der Prognosenullfall bildet die Referenz

für die Wirkungsabschätzung der Maßnahmen und Szenarien, die mit dem Verkehrsmodell simuliert werden können.

Aufgabe des/der AN ist es, sich mit dem Verkehrsmodell sowie den Annahmen und Daten des Prognosenullfalls vertraut zu machen. Ggf. kann es notwendig sein, kleinere Anpassungen oder Ergänzungen vorzunehmen, die in Absprache mit der AG und dem mit der Pflege und dem Betrieb des Modells beauftragten Ingenieurbüro IVV umgesetzt werden.

Die Modellierung selbst ist nicht Teil des Auftrags, wohl aber die spätere „Übersetzung" der Szenarien und Maßnahmen in die „Modellsprache". Der Betrieb des Modells erfolgt durch das Ingenieurbüro IVV. IVV hat das Verkehrsmodell über einen Zeitraum von drei Jahren aufgebaut und dadurch umfassende Kenntnisse der Modellstruktur und der Eingangsdaten erlangt. Gleichwohl kann und sollte der~~/die~~ Auftragnehmer~~in~~ das Modell nutzen, um beispielsweise Sensitivitätsanalysen durchzuführen und die Reagibilität des Modells zu testen.

3.4 Feststellen von Defiziten und Herausforderungen

Aus der Analyse und Beschreibung des Ist-Zustands und der zukünftigen Verkehrsentwicklung und dem Abgleich mit den festgelegten Zielen der Verkehrsentwicklungsplanung (Soll-Ist-Abgleich) soll der/die AN bestehende Defizite des Verkehrssystems in Hamburg und dem Umland und zukünftige Herausforderungen ableiten. Der/die AN soll ermitteln, welche Engpässe und Optimierungspotentiale im Prognosejahr 2030 (MIV, ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr) bestehen und wie groß die Lücke zum angestrebten Zielzustand ist. Beispielhaft seien hier Erschließungslücken im ÖPNV-Netz, starke Überlastungen auf Streckenabschnitten des Straßen- oder Schienennetzes, mangelnde Barrierefreiheit und Überschreitung von Luft- oder Lärmgrenzwerten genannt. Die dafür erforderlichen Modellrechnungen können von der AG beim Ingenieurbüro IVV beauftragt werden. Die festgestellten Defizite und Herausforderungen sollen im nächsten Schritt mit gezielten Maßnahmen zu adressieren und Lösungsvorschläge zu entwickeln.

3.5 Ergebnisse des Arbeitspaketes

Im Rahmen des Arbeitspakets „Zustandsanalyse und Herausforderungen" sollen folgende Ergebnisse erarbeitet werden:

- *Systematische Beschreibung des Verkehrsgeschehens und der zukünftigen Verkehrsentwicklung bis 2030 mit Hilfe von Modellrechnungen mit dem Ziel der Identifikation von Handlungsbedarfen/-möglichkeiten*
- *Einarbeitung in den Datenbestand des Verkehrsmodells und in die für den Prognosenullfall getroffenen Annahmen, ggf. kleinere Anpassungen oder Ergänzungen der Prognosedaten*
- *Darstellung bestehender Defizite, Handlungserfordernisse und Optimierungspotentialen der verkehrlichen Entwicklung*
- *Zwischenfazit: Was fehlt noch, um die Ziele zu erreichen?*

4 Entwicklung und Bewertung von Maßnahmen und Szenarien (AP 3)

Auf Basis der in AP 2 dargestellten Handlungserfordernisse sollen in diesem Arbeitspaket Maßnahmen ausgewählt und Maßnahmenpakete entwickelt werden, die einen möglichst hohen Beitrag zur Zielerreichung und gleichzeitig eine hohe Umsetzungswahrscheinlichkeit versprechen. In Abstimmung mit der Auftraggeberin ist zu entscheiden, welche Einzelmaßnahmen und Maßnahmenpakete mit Hilfe des Verkehrsmodells simuliert und bewertet werden sollen und welche Maßnahmen einer qualitativen Wirkungsabschätzung unterzogen werden sollen. Alle ausgewählten Maßnahmen sind systematisch zu beschreiben und mit einer Kostenschätzung zu hinterlegen. *Die Auftraggeberin legt großen Wert darauf, dass Umsetzungsaspekte wie geschätzte Kosten oder mögliche Umsetzungshemmnisse bereits bei der Entwicklung der Maßnahmen und Szenarien Berücksichtigung finden.*

4.1 Entwicklung von Szenarien

Neben der Auswahl wichtiger Einzelmaßnahmen sollen Szenarien entwickelt werden, die die unterschiedlichen Maßnahmen bündeln und deren Beitrag zur Zielerreichung zusammenfassend untersuchen. Szenarien beschreiben mögliche Zukunftsbilder des Verkehrsgeschehens auf der Grundlage unterschiedlicher Handlungskonzepte. Mit der Szenario-Technik lässt sich ermitteln, wie sich verschiedene Maßnahmen und Herangehensweisen auswirken. Ziel ist, mögliche Entwicklungspfade zu analysieren und Abhängigkeiten unterschiedlicher Einflussfaktoren aufzuzeigen. Beschrieben werden dabei alternative Zukunftsbilder sowie die Wege, die dorthin führen. Ggf. kann es sinnvoll sei, nicht nur reine Maßnahmen-Szenarien zu betrachten, sondern auch ausgewählte Rahmenbedingungen zu variieren. Vorstellbar sind beispielsweise der Aufbau eines vom Prognosenullfall abweichenden, alternativen Strukturszenarios und ca. drei Maßnahmenszenarien, die unterschiedliche verkehrspolitische Schwerpunkte abbilden.

In der Kombination würden sich daraus sechs Planfälle ergeben, die analysiert und bewertet werden (siehe Tabelle).

Kombination von Struktur- und Maßnahmenszenarien

	Rahmenbedingungen	
Maßnahmen	Prognosenullfall	Alternatives Strukturszenario
Maßnahmenszenario 1	Planfall 0.1	Planfall 1.1
Maßnahmenszenario 2	Planfall 0.2	Planfall 1.2
Maßnahmenszenario 3	Planfall 0.3	Planfall 1.3

Im alternativen Strukturszenario soll insbesondere die Einwohnerentwicklung in Hamburg und im Umland betrachtet werden. Im Rahmen der Maßnahmenszenarien sollen unterschiedliche verkehrspolitische Schwerpunkte untersucht werden, die folgende Themen abbilden:

- Hamburg setzt beim Verkehr der Zukunft auf intelligente Verkehrssysteme (ITS). Einige Projekte sind bereits gestartet, viele weitere werden derzeit entwickelt und vorangetrieben. Basis dafür ist die im April 2016 beschlossene ITS-Senatsstrategie. Zu den Auswirkungen der unterschiedlichen Projekte und Entwicklungen (Vernetzung der Fahr-

zeuge, intelligente Verkehrssteuerung, automatisiertes Fahren, komplementäre Mobilitätsangebote) gibt es bisher wenig Erfahrung. Das Thema ITS ist somit ein möglicher Handlungsschwerpunkt, der intensiv untersucht werden soll.

- Hamburg hat sich zum Ziel gesetzt, große Energien für die Planung und den Bau neuer Schnellbahnlinien, die Optimierung des Bussystems und den Aufbau von Ride Pooling Systemen aufzuwenden. Der Radverkehrsanteil soll auf 25% wachsen. Eine umweltgerechte Verkehrsentwicklung ist angesichts steigender Bevölkerungszahlen und strengerer Umweltschutzgesetze ein weiterer, zentraler Handlungsschwerpunkt.

- Hamburg ist einer der bedeutendsten Hafen- und Logistikstandorte Europas. Dementsprechend ist eine leistungsfähige und zugleich nachhaltige Gestaltung des Wirtschaftsverkehrs von großer Bedeutung. Auch innerstädtische Lieferverkehre ohne direkten Bezug zum Hafen nehmen zu und erfordern neue Lösungen für eine stadt- und umweltgerechte Abwicklung. Hamburg verfolgt daher das Ziel, zu einer Modellregion für die nachhaltige „Belieferung der Letzten Meile" zu werden. Dazu gehören neue Zustellkonzepte für Stadtquartiere ebenso wie eine intelligente Verknüpfung mit dem Umland.

Die Szenarien sollen in einem möglichst partizipativen Prozess mit dem Mobilitätsbeirat und der VEP-Arbeitsgruppe entwickelt werden. Die finale Konzeption der Szenarien wird vom Auftragnehmer in enger Abstimmung mit der Auftraggeberin erfolgen. Die Anzahl der Szenarien ist noch nicht final festgelegt. Auch die Frage, ob die Maßnahmenszenarien mit beiden Strukturszenarien kombiniert werden oder nur der Prognosenullfall als Basis der Maßnahmenszenarien verwendet wird, ist noch offen. Die Kosten je Szenario sind daher im Angebot darzulegen.

4.2 Bewertung der Maßnahmen und Szenarien

Alle ausgewählten Maßnahmen und Szenarien sind einer Bewertung zu unterziehen, aus der deren Beitrag zur Zielerreichung und mögliche Wechselwirkungen mit anderen Maßnahmen hervorgehen. Die Bewertung ist Grundlage für die Priorisierung der Maßnahmen mit Blick auf die Umsetzung.

Die Bewertung der ausgewählten Maßnahmen und Szenarien erfolgt, wenn möglich, mit Hilfe des Verkehrsmodells. Die Übersetzung der Maßnahmen und Szenarien in das Modell erfolgt in enger Abstimmung zwischen Auftragnehmer, Auftraggeberin und Modellierern. ~~Die Anwendung des Modells ist nicht Bestandteil dieses Auftrags.~~ *Dabei schlägt die Auftraggeberin folgendes Vorgehen vor:*

Der Auftragnehmer definiert in Abstimmung mit der Auftraggeberin die Änderungen, die für die jeweilige Maßnahme oder das Szenario im Modell vorgenommen werden sollen. IVV setzt die beschriebenen Änderungen im Modell um und übergibt die entsprechenden Modellergebnisse (z.B. Ergebnismatrizen in einem VISUM-Matrixformat, VISUM-Umlegungen als Versionsdatei) zur Prüfung an den Auftragnehmer. Dabei werden Änderungen im (VENUS-)Nachfragemodell von IVV in enger Abstimmung mit der Auftraggeberin umgesetzt und auch durch diese vorab geprüft. Der Auftragnehmer prüft die Modellergebnisse und übermittelt ggf. nötige Änderungen an IVV oder setzt diese, sofern sie die VISUM-Umlegungen betreffen, selbst in den Versionsdateien um. IVV führt die Berechnung dann auf Basis der geänderten Versionsdatei durch und übermittelt das Ergebnis nach Freigabe durch die Auftraggeberin als Versionsdatei zur weiteren Verwendung an den Auftragnehmer.

Falls der Bieter ein anderes Vorgehen für sinnvoll hält, muss dieses im Angebot beschrieben werden.

Für die Bewertung ist eine Methodik zu erarbeiten, mit der ~~auch~~ geeignete Kriterien und Gewichtungen festgelegt werden. Dabei ist zu prüfen, ob die für die Ziele ausgewählten Indikatoren passend und aussagekräftig sind, oder ob Indikatoren geändert oder ergänzt werden sollten. Für Maßnahmen und Szenarien, deren Wirkungen nicht anhand von quantifizierbaren Messgrößen berechnet werden können, wird vom ~~Planungsbüro~~ *Auftragnehmer* eine Methodik erarbeitet, mit deren Hilfe die Wirkung der Maßnahmen qualitativ abgeschätzt werden kann.

Die Ergebnisse der Maßnahmenbewertung sind anschaulich und nachvollziehbar in einer Bewertungsmatrix sowie anhand textlicher Beschreibungen, ~~und~~ grafischer Darstellungen *und Karten* aufzubereiten und mit der Auftraggeberin abzustimmen.

4.3 Ergebnisse des Arbeitspaketes

Im Rahmen des Arbeitspakets „Entwicklung und Bewertung von Maßnahmen und Szenarien" sollen folgende Ergebnisse erarbeitet werden:

- *Vorschlag zusätzlicher Maßnahmen: Welche Maßnahmen sind noch notwendig oder empfehlenswert, um die Ziele (schneller) zu erreichen?*
- *Darstellung des Katalogs potentieller Maßnahmen*
- *Entwicklung von Szenarien (z. B. ein alternatives Strukturszenario und ca. drei Maßnahmenszenarien mit unterschiedlichen Handlungsschwerpunkten)*
- *Entwicklung einer Methodik zur qualitativen Bewertung von Maßnahmen und Szenarien und zur Zusammenführung/Vergleichbarkeit der Bewertungsergebnisse aus der Modellierung und der qualitativen Wirkungsabschätzung*
- *Bewertung der Einzelmaßnahmen und Szenarien: Welchen Beitrag zur Zielerreichung leisten die einzelnen Maßnahmen/Szenarien? Wie hoch sind Kosten und Nutzen (Wirtschaftlichkeit der Maßnahmen)? Wie hoch ist die Umsetzungswahrscheinlichkeit?*
- ~~Vorschlag zusätzlicher Maßnahmen: Welche Maßnahmen sind noch notwendig oder empfehlenswert, um die Ziele (schneller) zu erreichen?~~
- *Zusammenfassung der Ergebnisse in einer Bewertungsmatrix, grafische Darstellung mit Hilfe von Karten*

5 Erarbeitung des strategischen Handlungskonzepts inkl. Umsetzungsstrategie (AP 4)

Auf Basis der erfolgten Bewertung der Maßnahmen und Szenarien sowie der Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens ist in Abstimmung mit der AG und den relevanten Projektbeteiligten und Entscheidungsträgern ein Zielszenario zu bestimmen. Dieses Zielszenario bildet die Grundlage für das strategische Handlungskonzept.

5.1 Priorisierung und zeitliche Abfolge der Maßnahmen

Ausgehend von den Bewertungsergebnissen wird ein Vorschlag erarbeitet, wie die Maßnahmen im Hinblick auf die Umsetzung zu priorisieren und zeitlich einzuordnen sind. Dabei werden folgende Aspekte berücksichtigt:

- Beitrag zur Zielerreichung (Auf welche Handlungsziele zahlt die Maßnahme ein und wie hoch ist die Wirkung?)
- Kosten der Planung und Umsetzung
- Umsetzungswahrscheinlichkeit, Umsetzungshemmnisse oder -risiken
- Zeitpunkt und Dauer der Umsetzung

Daraus wird ein kurz- bis mittelfristiges Maßnahmenprogramm für einen Zeitraum von fünf Jahren abgeleitet, das zeitnah umsetzbare Maßnahmen mit möglichst hohem Beitrag zur Zielerreichung enthält. Ein zweites, mittel- bis langfristiges Maßnahmenprogramm, enthält alle Maßnahmen die darüber hinaus umzusetzen sind.

5.2 Aufbau des strategischen Handlungskonzeptes

Das strategische Handlungskonzept besteht aus den beiden aufeinander aufbauenden Maßnahmenprogrammen. Die einzelnen Maßnahmen sollen mit Aussagen zu den Zuständigkeiten und Umsetzungsbeteiligten sowie zum finanziellen Rahmen unterfüttert werden. Diese Umsetzungsstrategie soll möglichst praxisnahe Empfehlungen für alle Umsetzungsverantwortlichen enthalten. *Die Auftraggeberin legt großen Wert darauf, dass die Überführung der geplanten Maßnahmen in die Umsetzung bereits frühzeitig mitgedacht wird und die jeweiligen Umsetzungsverantwortlichen frühzeitig in die Planung mit einbezogen werden.*

Bei der Erarbeitung des Handlungskonzeptes ist besonders auf die Konsistenz der Maßnahmen zu achten. Zielkonflikte sind ebenso transparent darzustellen wie mögliche Synergieeffekte oder zeitliche Überschneidungen. Die Auftraggeberin legt außerdem großen Wert darauf, dass das Handlungskonzept insgesamt konsistent mit anderen Programmen der Freien und Hansestadt Hamburg ist (z.B. Luftreinhalteplanung, Lärmaktionsplanung) und deren Ziele nicht konterkariert werden. Dafür kann es auch erforderlich sein, Anpassungs- oder Überarbeitungsbedarfe in anderen Fachplanungen zu identifizieren und Vorschläge für eine kohärente, abgestimmte Vorgehensweise zu formulieren.

Darüber hinaus kann das Handlungskonzept Vorschläge für Themen oder Maßnahmenpakete enthalten, die im Rahmen von mobilitätsbezogenen und ggf. räumlich bezogenen Teilkonzepten weiter vertieft werden sollen.

In seiner Gestaltung sollte das Konzept leicht zugänglich und verständlich sowie mit überschaubarem Aufwand fortlaufend aktualisierbar und Monitoring fähig sein. Denkbar wäre beispielsweise ein Online-Tool, das alle Informationen gut verständlich und systematisch aufbereitet wiedergibt und in dem neue Informationen zum Umsetzungsfortschritt oder möglichen Verzögerungen jederzeit eingepflegt und transparent dargestellt werden können.

5.3 Ergebnisse des Arbeitspaketes

Im Rahmen des Arbeitspakets „Erarbeitung des strategischen Handlungskonzepts inkl. Umsetzungsstrategie" sollen folgende Ergebnisse erarbeitet werden:

- *Auswahl des Zielszenarios in Abstimmung mit der Auftraggeberin sowie den relevanten Entscheidungsträgern und Projektbeteiligten*
- *Auswahl von zeitnah umsetzbaren Maßnahmen für ein kurz- bis mittelfristiges Maßnahmenprogramm (ausgelegt auf etwa 5 Jahre ab Beschlussfassung)*
- *Entwurf des strategischen Handlungskonzeptes auf Basis des ausgewählten Ziel-Szenarios und ggf. ergänzender Maßnahmen inkl. einer anwendungsorientierten Umsetzungsstrategie mit der Benennung von Zuständigkeiten, Fristen und geschätzten Kosten als Beschlussvorlage für die politischen Gremien (Senat, Bürgerschaft)*
- *Vorschläge für Themen oder Maßnahmenpakete, die im Rahmen von mobilitätsbezogenen Teilkonzepten weiter vertieft werden sollten*
- *Gestaltung eines umsetzungs- und anwendungsorientierten Endproduktes, das fortlaufend aktualisierbar und Monitoring fähig ist (Schnittstelle zur Evaluation des Verfahrens und der Wirkungen (AP 6)~~Evaluation des Verfahrens und der Wirkungen (AP 6)~~ und zur Dokumentation des Verfahrens und der Ergebnisse (AP 5)~~Dokumentation des Verfahrens und der Ergebnisse (AP 5)~~)*

6 Dokumentation des Verfahrens und der Ergebnisse (AP 5)

Alle Arbeitspakete, die dazugehörigen Arbeitsschritte und (Zwischen-)Ergebnisse sind vom/von der AN vollständig und gut verständlich zu dokumentieren. Die Dokumentation soll den VEP-Prozess für alle Beteiligten transparent und nachvollziehbar machen.

6.1 Arbeitspapiere, ~~Protokolle~~ *Präsentationen,* ~~und~~ Vermerke *und Protokolle*

Der AN erarbeitet im Verlauf des Verfahrens in enger *Abstimmung mit der Auftraggeberin und dem Auftragnehmer für Los 2* alle erforderlichen Dokumente zur *inhaltlichen* Vor~~- und Nach-~~bereitung von Sitzungen in Form von Arbeitspapieren, Präsentationen oder *sonstigen Materialien*~~Protokollen~~. *Darüber hinaus sind Vermerke zur internen Entscheidungsvorbereitung inhaltlich und ggf. graphisch zu ergänzen. Die organisatorische Vorbereitung der Abstimmungstermine (siehe Kapitel 9) erfolgt durch den Auftragnehmer von Los 2.* ~~Darüber hinaus sind Vermerke zur internen Entscheidungsvorbereitung inhaltlich und ggf. graphisch zu ergänzen.~~

Die Dokumentation der Termine erfolgt in Arbeitsteilung mit dem Auftragnehmer für Los 2:

- *Dokumentation (Protokollierung) der Abstimmungstermine (siehe Kapitel 9): Los 2*
- *Ergänzung der Protokolle um fachliche Beiträge: Los 1*
- *Dokumentation der Termine im Rahmen der Stakeholder-Beteiligung (Mobilitätsbeirat, VEP-Arbeitsgruppe, Stakeholder-Workshops, siehe Kapitel 8.2): Los 2*
- *Dokumentation der Termine im Rahmen der Bürger-Beteiligung (siehe Kapitel 8.3): Los 1*

6.2 Zwischenberichte

Wichtige Meilensteine und Zwischenergebnisse sind in Form von Zwischenberichten zu dokumentieren. Zwischenberichte sind mindestens zu den in Kapitel ~~1.5~~*1.5* genannten Meilensteinen vorzulegen, im Verlauf des Verfahrens können sich hier allerdings noch Änderungen oder Ergänzungen ergeben.

6.3 Endbericht

Zum Abschluss des Verfahrens ist ein ausführlicher Bericht über die Durchführung und die Ergebnisse des VEP-Prozesses vorzulegen. Zielgruppe sind in erster Linie die Auftraggeberin und alle Projektbeteiligten. Neben dem ausführlichen Bericht ist eine Kurzfassung zu erstellen, die für die Information politischer Gremien und der Fachöffentlichkeit genutzt werden kann. Die Kurzfassung kann darüber hinaus dem Handlungskonzept beigefügt werden, um damit dessen Entstehungsprozess zu dokumentieren (Schnittstelle mit AP 4, siehe Kapitel *5.2*~~5.2~~).

6.4 Ergebnisse des Arbeitspaketes

Im Rahmen des Arbeitspakets „Dokumentation des Verfahrens und der Ergebnisse“ sollen folgende Ergebnisse erarbeitet werden:

- *Erarbeitung von Arbeitspapieren, Präsentationen,* ~~*Protokollen*~~ *und Vermerken zur Vor*~~*- und Nach*~~*bereitung von Sitzungen und Arbeitsschritten*
- *Dokumentation der Arbeitsergebnisse und Meilensteine in Zwischenberichten*

- *Dokumentation aller Ergebnisse, Methoden und Instrumente aus dem Kommunikations- und Beteiligungsverfahren*
- *Dokumentation der Termine im Rahmen der Bürger-Beteiligung (siehe Kapitel 8.3): Los 1*
- *Abschließende Dokumentation der Projektergebnisse und des Verfahrens in Form eines ausführlichen Endberichts und einer Kurzfassung*

7 Evaluation des Verfahrens und der Wirkungen (AP 6)

Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) unterscheidet bei der Evaluation in Planungsprozessen zwei Ansätze: die Prozessevaluation (formative Evaluation) und die Wirkungsevaluation (summative Evaluation). Diese zwei Ansätze sollen auch im Rahmen dieses AP verfolgt werden.

7.1 Prozessevaluation

Die Prozessevaluation betrachtet die Arbeitsabläufe des Planungsprozesses und prüft, ob die vorher definierten Ziele bezüglich Dauer, Prozessablauf, Beteiligung und Akzeptanz verfolgt und erreicht wurden.[31] Aus den Erkenntnisse und Erfahrungen des Planungsprozesses sollen Empfehlungen für die Fortschreibung bzw. die kontinuierliche Weiterführung der VEP abgeleitet werden. Die Prozessevaluation soll den VEP-Prozess begleiten und mit einem Endbericht abgeschlossen werden.

7.2 Wirkungsevaluation

Die Wirkungsevaluation beinhaltet das Monitoring und die Wirkungskontrolle der umgesetzten Maßnahmen im Hinblick auf die Zielerreichung (Soll-Ist-Vergleich). Für die Wirkungsevaluation ist ein Konzept zu erarbeiten, das klar definierte Kenngrößen benennt, die für die Fortschrittsbetrachtung geeignet sind und die die Zielerreichung messbar machen. Es soll aufzeigen, wie mit Zielabweichungen oder Verzögerungen umzugehen ist und ab wann ein Nachsteuern erforderlich wird. Das Evaluationskonzept soll darüber hinaus einen Zeitplan für die Erarbeitung von Fortschrittsberichten, Meilensteinen für die Umsetzung wichtiger Maßnahmen, Verantwortlichkeiten und einen Fahrplan für die Fortschreibung bzw. die Weiterentwicklung der VEP enthalten. Die Wirkungsevaluation soll mit angemessenem Aufwand verwaltungsintern umgesetzt werden können.

7.3 Ergebnisse des Arbeitspaketes

Im Rahmen des Arbeitspakets „Evaluation des Verfahrens und der Wirkungen“ sollen folgende Ergebnisse erarbeitet werden:

- *Kontinuierliche Evaluation der Arbeitsabläufe des VEP-Prozesses und Bündelung der Erkenntnisse und Erfahrungen inkl. der Handlungsempfehlungen für den zukünftigen Planungsprozess (Erfahrungstransfer) in einem Endbericht*
- *Anwendungsorientiertes Konzept für die Wirkungsevaluation (Zielerreichungskontrolle, Wirkungskontrolle, Monitoring der Umsetzung) inkl. Handlungsempfehlungen für den Umgang mit Zielabweichungen oder Verzögerungen*
- *Fahrplan für die Fortschreibung bzw. Weiterentwicklung der VEP*

[31] Quelle: FGSV 2013: Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung. S. 30.

8 Kommunikation und Beteiligung (AP 7)

Der/Die Auftragnehmer/in erarbeitet ein passendes Kommunikations- und Beteiligungskonzept und setzt dieses in enger Abstimmung mit der Auftraggeberin *und dem Auftragnehmer für Los 2* um. Das Arbeitspaket umfasst die Information und Beteiligung der Öffentlichkeit, relevanter Entscheidungsträger und sonstiger Stakeholder, insbesondere des Mobilitätsbeirats.

8.1 Anforderungen an das Kommunikations- und Beteiligungsverfahren

Das Kommunikations- und Beteiligungsverfahren soll Betroffene und Beteiligte konstruktiv in den Planungsprozess einbinden und möglichst fundiertes Wissen über deren Interessen, Bedürfnisse und Sichtweisen zu Tage fördern. Es soll folgende Anforderungen erfüllen:

- Es soll zu dem langfristigen, strategischen, gesamtstädtischen und integrierten Planungsprozess passen.
- Die einzelnen Schritte und Formate sind auch zeitlich eng auf die inhaltliche Arbeitsplanung abzustimmen (vgl. Zeitplan unter Ziffer 1.5). Es muss gewährleistet sein, dass in einem kontinuierlichen Prozess für alle wesentlichen Arbeitsschritte die erforderliche Beteiligung im jeweils passenden Format erfolgt.
- Es soll möglichst breite Akzeptanz für die Ziele und Maßnahmen der VEP schaffen.
- Es soll Transparenz für den VEP-Prozess herstellen und die Möglichkeiten und Grenzen der Beteiligung klar aufzeigen (Erwartungsmanagement).
- Es soll die Entscheidungsgrundlage für die politisch Verantwortlichen optimal aufbereiten.
- Es soll einen Resonanzraum für unterschiedliche Sichtweisen und Meinungen schaffen.
- Es soll, soweit möglich, für die Planung nutzbare Ergebnisse hervorbringen, die passend sind für ein übergeordnetes, strategisches Planwerk.
- Es soll konsistent und stringent sein. Die Ergebnisse der einzelnen Bausteine sollen sich ergänzen und aufeinander aufbauen. Die einzelnen Bausteine sollen einen Wiedererkennungseffekt haben. Dabei sollen die Gestaltungsrichtlinien der Hamburger Verwaltung berücksichtigt werden.
- Der Vor- und Nachbereitungsaufwand soll angemessen sein.
- Die Formate müssen passend sein für die Hamburger Gegebenheiten. Innovative Formate sind ausdrücklich erwünscht.

Das Konzept soll Antworten darauf geben, wie mit folgenden Herausforderungen umzugehen ist:

- Es sollen keine Erwartungen geweckt werden, die im Rahmen der VEP nicht zu erfüllen sind (z.B. die Umsetzung von kleinteiligen Einzelmaßnahmen).
- Die Diskussion von Einzelmaßnahmen soll möglichst vermieden werden.
- Die Beteiligung soll nicht als Selbstzweck verstanden werden, sondern möglichst konkrete Ziele verfolgen.
- Bereits bestehende Beteiligungsformate im VEP-Prozess, wie der Mobilitätsbeirat, sollen nicht entwertet werden.
- Das Beteiligungsverfahren muss sich in den Zeitplan des Gesamtprojektes einfügen und darf ihn nicht gefährden.

Darüber hinaus sollten die *Hinweise zur Beteiligung und Kooperation in der Verkehrsplanung* der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. Berücksichtigung finden.

8.2 Information und Beteiligung der Stakeholder

Zur Information und Beteiligung der Stakeholder gibt es bereits seit 2014 ein etabliertes und gut funktionierendes Gremium, den Mobilitätsbeirat (vgl. Kapitel *1.~~41.~~4*). Der Mobilitätsbeirat begleitet den Prozess der Verkehrsentwicklungsplanung beratend durch das Einbringen spezifischer Kenntnisse, Fragestellungen und Interessenlagen sowie durch kritisches Hinterfragen von Annahmen und Schlussfolgerungen. Er ist zentraler Akteur des Beteiligungsverfahrens und soll die Ergebnisse aus weiteren Beteiligungsformaten spiegeln.

Mitglieder des Mobilitätsbeirats sind wichtige verkehrspolitische und wissenschaftliche Akteure aus Hamburg und dem Umland. Dazu gehören Vertreter der Bürgerschaftsfraktionen, unabhängige Verkehrswissenschaftler, Vertreter der Bezirke und Umlandkreise, der Handelskammer und der Hafenwirtschaft, der Verkehrswirtschaft (Deutsche Bahn, HOCHBAHN, HVV, Logistik-Initiative), Verbände (ADFC, ADAC, NABU) sowie der Verwaltung. Der Mobilitätsbeirat steht im Fokus der Stakeholder-Beteiligung. Er wird im Verlauf des Prozesses weiterhin regelmäßig informiert und zu allen wichtigen Arbeitsschritten und Entscheidungen beteiligt. Die Vor- und Nachbereitung der Sitzungen inklusive entsprechender Abstimmungsunterlagen, Präsentationen, Protokolle etc. ist Bestandteil des Auftrags.

Neben dem Mobilitätsbeirat ~~kann~~ *gibt* es ~~ggf.~~ weitere ~~Institutionen~~ *Stakeholder*~~geben~~, die themen- oder ortsbezogen einen wichtigen Beitrag zur erfolgreichen Verkehrsentwicklungsplanung leisten können. Dazu gehören weitere Ämter und Behörden, Bezirke, *Umlandgemeinden oder –kreise,* sonstige Träger öffentlicher Belange und Vertreter bisher nicht repräsentierter Institutionen wie~~r~~ beispielsweise der Wohnungswirtschaft. *Die Auftraggeberin legt großen Wert darauf, dass die Überführung der geplanten Maßnahmen in die Umsetzung im gesamten Prozess mitgedacht wird und die jeweiligen Umsetzungsverantwortlichen frühzeitig in die Planung mit einbezogen werden.*

Das zu erstellende Kommunikations- und Beteiligungskonzept soll daher Aufschluss darüber geben, welche Personen und Organisationen zu welchen Themen und zu welchen Zeitpunkten zu informieren oder zu beteiligen sind und welche Formate bzw. Instrumente dabei zum Einsatz kommen sollen. Neben den üblichen Formaten zur Information und Beteiligung von Gremien und Entscheidungsträgern (Senat, Bürgerschaft, Verkehrsausschuss der Bürgerschaft, Bezirksversammlungen etc.) wie Drucksachen, Abstimmungsunterlagen, Vermerken oder Vorträgen können ~~beispielsweise auch themenbezogene oder regionale Workshops~~*weitere Veranstaltungen* zielführend sein.

Im Angebot sind folgende Bausteine zu kalkulieren, weitere Veranstaltungsformate sind optional auszuweisen (siehe auch Kapitel 9, Termine und Organisation):

- *12 Sitzungen des Mobilitätsbeirats im (4 pro Jahr)*
- *12 Sitzungen der behördenübergreifenden VEP-Arbeitsgruppe (4 pro Jahr)*
- *8 Stakeholder-Workshops mit bis zu 30 Teilnehmern (themenspezifisch, regional bzw. umlandbezogen)*
- *jeweils 2 Präsentationen in den 7 Bezirksversammlungen*
- *2 Präsentationen im Verkehrsausschuss der Bürgerschaft*
- *2 Präsentationen von (Zwischen-)Ergebnissen in der Facharbeitsgruppe Verkehr der Metropolregion*

Die Moderation der genannten Formate (Mobilitätsbeirat, VEP-Arbeitsgruppen und Stakeholder-Workshops) ist optionaler Bestandteil dieser Ausschreibung. Bewerber sind aufgerufen, diese Leistung als optionalen Posten im Angebot einzukalkulieren (Kosten je Sitzung, ca. 3 Stunden, inkl. Vor- und Nachbereitung).

Sachkosten (Raummiete, Catering, Visualisierungsmedien etc.), die für die Durchführung der Workshops anfallen, sofern diese nicht in den Räumlichkeiten der BWVI durchgeführt werden, sind in der Kostenkalkulation als optionale Posten abzuschätzen.

Die Information und Beteiligung der Stakeholder erfolgt in enger Abstimmung mit dem Auftragnehmer für Los 2. Hier ist die Aufgabenteilung möglichst präzise im Kommunikations- und Beteiligungskonzept zu beschreiben und abzustimmen. Während der Fokus bei Los 1 auf der Information und Beteiligung der Stakeholder in Gruppen unterschiedlicher Zusammensetzung liegt, beinhaltet der Auftrag für Los 2 das Stakeholder-Management inkl. bilateraler Abstimmungen mit einzelnen Stakeholdern und den Umgang mit möglichen Konflikten.

~~*Die Moderation von Sitzungen (z.B. Mobilitätsbeirat, Arbeitsgruppen, Workshops) ist optionaler Bestandteil dieser Ausschreibung. Bewerber sind aufgerufen, diese Leistung als optionalen Posten im Angebot einzukalkulieren (Kosten je Sitzung, ca. 3 Stunden, inkl. Vor- und Nachbereitung).*~~

8.3 Information und Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger

Zur Information der Bürgerinnen und Bürger sowie der Fachöffentlichkeit soll eine kontinuierlich gepflegte und aktualisierte Homepage aufgebaut werden, auf der Hintergrundinformationen zur VEP, Zwischenergebnisse, Termine etc. zugänglich gemacht werden. Darüber hinaus sollen wichtige Zwischenergebnisse in Form von Flyern und Presseartikeln veröffentlicht werden.

Folgende Bausteine sind im Angebot zu kalkulieren (weitere werden ausdrücklich erwartet und sind in der Kalkulation optional auszuweisen):

- *Aufbau und kontinuierliche Pflege einer Homepage im Rahmen der Hamburg.de-Seite*
- *Konzeption und Druck von 4 Flyern (Auflage: 1.000 Stück)*
- *Erstellung von 4 Pressemitteilungen*

Zur Beteiligung der Öffentlichkeit können unterschiedliche Formate und Instrumente genutzt werden. Wichtig ist, dass die oben formulierten Anforderungen beachtet werden und die Beteiligung in einem zur VEP passenden Umfang und Rahmen durchgeführt wird. Die Auftraggeberin strebt an, dass das Beteiligungsverfahren Interesse am Thema weckt und bei den Bürgerinnen und Bürgern zum Reflektieren über das eigene Mobilitätsverhalten anregt. Dazu könnten etwa Fragen zur Diskussion gestellt werden wie:

- *Wie wollen wir in Zukunft mobil sein? Welche Angebote werden dafür benötigt?*
- *Wie können der Verkehr und insbesondere das Mobilitätsverhalten zur Verbesserung der Lebensqualität in der Stadt beitragen?*
- *Welchen Beitrag kann jede/r Einzelne dazu leisten?*

Im Angebot sind die im Folgenden dargestellten Bausteine zu kalkulieren.

- ~~*Beispielhaft sind seitens der Auftraggeberin folgende Bausteine denkbar:*~~

- Online-Beteiligung *in (mindestens) zwei Phasen des Prozesses*: Dafür ~~kann beispielsweise~~*sollte* das geodatenbasierte Partizipationstool der FHH genutzt werden, welches über eine Umfragefunktion verfügt. Themen- oder projektbezogene Geodaten sowie weitere Bestandteile (Veranstaltungskalender, Mediathek etc.) können in die Anwendung integriert werden.
- *Zwei große Öffentlichkeitsveranstaltungen~~(en)~~ (z.B. ~~:~~ eine Auftakt- und eine Abschlussveranstaltung): Dafür kann beispielsweise das ~~Format~~ Label „Stadtwerkstatt" genutzt werden, welches für gesamtstädtische Beteiligungsverfahren konzipiert und erprobt ist. Es wird organisatorisch von der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen begleitet. Es ist von einer Teilnehmerzahl von mind. 500 Personen auszugehen.*

Sachkosten (Raummiete, Catering, Visualisierungsmedien etc.), die für die Durchführung der genannten Veranstaltungen anfallen, sind in der Kostenkalkulation als optionale Posten abzuschätzen.

Weitere Formate werden ausdrücklich erwartet. Die Auftraggeberin legt Wert darauf, dass alle Bausteine in ein Gesamtkonzept eingebettet und mit den verkehrsplanerischen Arbeitspaketen und der Stakeholder-Beteiligung ineinandergreifen. Es ist im Angebot darzustellen, wie die vorgegebenen Formate ausgestaltet werden, welche Formate darüber hinaus eingesetzt werden sollen („Pflicht-Bausteine") und welche Formate zusätzlich empfohlen werden („Kür-Bausteine"). Diese „Pflicht-" und „Kür-Bausteine" sind in der Kostenkalkulation als optionale Positionen auszuweisen. Die „Pflicht-Bausteine" werden fester Bestandteil des Kommunikations- und Beteiligungskonzeptes. Sie werden in den Gesamtpreis des Angebotes mit eingerechnet, der in die Bewertung einfließt. Sie werden im Falle der Zuschlagserteilung Bestandteil des Vertrages. Die „Kür-Bausteine" werden optionale Bestandteile des Vertrages und können bei Bedarf in Abstimmung mit der Auftraggeberin ergänzt werden, wenn sie in das Gesamtkonzept passen.

8.4 Ergebnisse des Arbeitspaketes

Im Rahmen des Arbeitspakets „Kommunikation und Beteiligung" sollen folgende Ergebnisse erarbeitet werden:

- *Kommunikations- und Beteiligungskonzept, das folgende Fragen beantwortet: Wer soll wann, wie, zu welchem Thema informiert und beteiligt werden? Welche Ziele werden jeweils verfolgt? Welche Ergebnisse sind zu erwarten? Welche Formate/Instrumente werden eingesetzt? Wie werden unterschiedliche Zielgruppen erreicht?*
- *Information und Beteiligung von Gremien und Entscheidungsträgern (Mobilitätsbeirat, Senat, Bürgerschaft, Verkehrsausschuss der Bürgerschaft, Bezirksversammlungen etc.) durch Vorbereitung von Abstimmungsunterlagen, Drucksachen, Vermerken, Präsentationen etc.*
- *Kontinuierliche Information der (Fach-)Öffentlichkeit (regelmäßig aktualisierte Homepage, Veröffentlichung von Presseartikeln, Publikation von Zwischenergebnissen in Form von Flyern, Broschüren, etc.)*
- *Information und themenbezogene Beteiligung weiterer Stakeholder (Durchführung von Workshops, Gruppeninterviews~~, Einzelgesprächen~~ o. Ä.)*
- *ergebnisorientierte Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern (z. B. Online-Beteiligung, Öffentlichkeitsveranstaltungen, Fokusgruppen-Interviews o. Ä.)*

- ~~Dokumentation aller Ergebnisse, Methoden und Instrumente~~

9 *Termine und Organisation*

Für die Abstimmung mit der Auftraggeberin und zwischen den Projektbeteiligten vor Ort in Hamburg ist ein vorgegebenes Grundgerüst an Terminen zu kalkulieren. Alle Termine werden nach tatsächlichem Bedarf abgerechnet. Dafür ist in der Kostenkalkulation ein Einheitspreis je Termin anzugeben. Alle Termine sind inkl. Reisekosten, aber exklusive sonstiger Sachkosten (Raummiete, Catering, etc.) zu kalkulieren. Die Gesprächsleitung (Moderation) liegt bei der Auftraggeberin.

- *Jour Fixe alle 14 Tage mit wechselndem Schwerpunkt (Verkehrsentwicklungsplanung oder Kommunikation & Beteiligung) mit der Auftraggeberin, den Auftragnehmern Los 1 und Los 2, bei Bedarf mit dem Modellierer: 20 Termine pro Jahr, 60 Termine insgesamt.*[32]
- *Bei Bedarf kann der Jour Fixe ergänzt bzw. verlängert werden um inhaltliche Arbeitstreffen zu aktuellen Themen, Fragestellungen und Arbeitsschritten mit dem gesamten Projektteam (Auftraggeberin, Auftragnehmer Los 1 und Los 2, nach Bedarf mit dem Modellierer oder weiteren Experten/-innen): 4 Termine pro Jahr, 12 Termine insgesamt.*

~~Hinzu kommen alle~~Zu berücksichtigen sind ferner die Termine, die im Rahmen des Kommunikations- und Beteiligungsverfahrens zu kalkulieren sind (siehe Kapitel 8 Kommunikation und Beteiligung (AP 7)).

Überblick über zu kalkulierende Termine

Termine	***Beteiligte***	***Dauer***	***Anzahl***	
		Std.	*pro Jahr*	*gesamt*
Jour Fixe „VEP" oder „Kommunikation & Beteiligung"	*AG, AN Los 1, AN Los 2*	*2*	*20*	*60*
ergänzend dazu: Arbeitstreffen	*AG, AN Los 1, AN Los 2, themenbezogen weitere Beteiligte*	*4*	*4*	*12*
behördenübergreifende Arbeitsgruppe Verkehrsentwicklungsplanung („VEP-AG")	*AG, AN Los 1, AN Los 2, Mitarbeiter/-innen der beteiligten Fachämter*	*3*	*4*	*12*
Mobilitätsbeirat	*AG, AN Los 1, AN Los 2, Mitglieder des Mobilitätsbeirats*	*3*	*4*	*12*
Stakeholder-Workshop	*AG, AN Los 1, AN Los 2, ca. 30 Stakeholder (thematisch, regional)*	*3*	*/*	*8*
Öffentlichkeitsveranstaltung	*AG, AN Los 1, AN Los 2, Bürger/-innen (ca. 600 Personen)*	*4*	*/*	*2*
Präsentation in Bezirksversammlungen (2 Mal je Bezirk)	*AG, AN Los 1 (1-2 Personen), Mitglieder der Bezirksversammlungen*	*2*	*/*	*14*
Präsentation im Verkehrsausschuss der Bürgerschaft	*AG, AN Los 1 (1-2 Personen), Mitglieder des Verkehrsausschusses*	*2*	*/*	*2*
Präsentation in der Facharbeitsgruppe der Metropolregion	*AG, AN Los 1 (1-2 Personen), Mitglieder der Facharbeitsgruppe*	*3*	*/*	*2*

[32] *In Ferienzeiten (z.B. Sommer, Weihnachten) ist vermutlich mit einer geringere Termindichte zu rechnen, daher sollen insgesamt 20 Termine pro Jahr kalkuliert werden.*

Die Auftragnehmerin legt Wert darauf, dass die Aufgabenverteilung innerhalb einer Bietergemeinschaft bzw. mit möglichen Unterauftragnehmern im Angebot möglichst Präzise beschrieben wird und in der Kalkulation ersichtlich wird.

HINWEIS: Bitte nur weiße Felder ausfüllen!

Los 1 ***Erarbeitung des strategischen Handlungskonzeptes mit begleitender Öffentlichkeitsarbeit und -beteiligung***

Pos.		Leistungsbeschreibung	Tagessatz 1	Tagessatz 2	Tagessatz 3	Tagessatz 4	Tagessatz 5	ggf. Sachkosten	Gesamtpreis
		Tagessatz (in €):							
2.1		Mobilitätsprogramm 2013							- €
2.2		Sonstige Verkehrsplanungen							- €
2.3		Sonstige Fach- und Rahmenpläne							- €
3.1		Analyse des aktuellen Verkehrsgeschehens und zukünftiger Entwicklungen							- €
3.2		Rahmenbedingungen der Verkehrsentwicklung							- €
3.3		Analyse- und Prognosemittel im Verkehrsmodell							- €
3.4		Feststellen von Defiziten und Herausforderungen							- €
4.1		Entwicklung von Szenarien							- €
4.1	*optional*	*- Aufwand für die Entwicklung eines weiteren Maßnahmenszenarios*							- €
4.1	*optional*	*- Aufwand für die Entwicklung eines weiteren Strukturszenarios*							- €
4.2		Bewertung der Maßnahmen und Szenarien							- €
4.2	*optional*	*- Aufwand für die Bewertung eines weiteren Maßnahmenszenarios*							- €
4.2	*optional*	*- Aufwand für die Bewertung eines weiteren Strukturszenarios*							- €
5.1		Priorisierung und zeitliche Abfolge der Maßnahmen							- €
5.2		Aufbau des strategischen Handlungskonzeptes inkl. Umsetzungsstrategie							- €
6.1		Arbeitspapiere, Präsentationen, Vermerke, Dokumentation der Kommunikation & Beteiligung etc.							- €
6.2		Zwischenberichte							- €
6.3		Endbericht							- €
7.1		Prozessevaluation							- €
7.2		Wirkungsevaluation							- €
8.1		Entwicklung eines Kommunikations- und Beteiligungskonzeptes							- €
8.2		**Information und Beteiligung der Stakeholder**							
8.2		davon: Vorbereitung und Teilnahme an 12 Sitzungen des Mobilitätsbeirats							- €
8.2		davon: Vorbereitung und Teilnahme an 12 Sitzungen der VEP-Arbeitsgruppe							- €
8.2		davon: Vorbereitung und Teilnahme an 8 Stakeholder-Workshops							- €
8.2		davon: Vorbereitung und Teilnahme an 14 Bezirksversammlungen (je 2 in den 7 Bezirken)							- €
8.2		davon: Vorbereitung und Teilnahme an 2 Verkehrsausschüssen der Bürgerschaft							- €
8.2		davon: Vorbereitung und Teilnahme an 2 Sitzungen der Facharbeitsgruppe Verkehr d. Metropolregion							- €
8.2	*optional*	*Moderation* ***eines*** *Sitzung des Mobilitätsbeirats*							- €
8.2	*optional*	*Moderation* ***einer*** *Sitzung des VEP-Arbeitsgruppe*							- €
8.2	*optional*	*Moderation* ***eines*** *Stakeholder-Workshop (ca. 30 Teilnehmer)*							- €
8.2	*optional*	*ggf. Sachkosten für die Durchführung* ***eines*** *Stakeholder-Workshops*							- €
8.2	*optional*	*ggf. sonstiges Format zur Stakeholder-Beteiligung*							- €
8.2	*optional*	*ggf. sonstiges Format zur Stakeholder-Beteiligung*							- €
8.2	*optional*	*ggf. sonstiges Format zur Stakeholder-Beteiligung*							- €
8.2	*optional*	*ggf. sonstiges Format zur Stakeholder-Beteiligung*							- €
8.3		**Information und Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger**							
8.3		- davon: Aufbau und kontinuierliche Pflege einer Homepage							- €
8.3		- davon: Konzeption und Druck von 4 Flyern (Auflage: 1.000 Stück)							- €
8.3		- davon: Erstellung von 4 Pressemitteilungen							- €
8.3		- davon: Online-Beteiligung in mindestens 2 Phasen des Prozesses							- €
8.3		- davon: Vorbereitung und Teilnahme an 2 großen Öffentlichkeitsveranstaltungen (mind. 500 TN)							- €
8.3	*optional*	*Sachkosten für die Durchführung der 2 Öffentlichkeitsveranstaltungen*							- €
8.3	*optional*	*ggf. sonstiges Format zur Öffentlichkeitsarbeit bzw. -beteiligung ("Pickt-Baustein")*							- €
8.3	*optional*	*ggf. sonstiges Format zur Öffentlichkeitsarbeit bzw. -beteiligung ("Pickt-Baustein")*							- €
8.3	*optional*	*ggf. sonstiges Format zur Öffentlichkeitsarbeit bzw. -beteiligung ("Pickt-Baustein")*							- €
8.3	*optional*	*ggf. sonstiges Format zur Öffentlichkeitsarbeit bzw. -beteiligung ("Pickt-Baustein")*							- €
8.3	*optional*	*ggf. sonstiges Format zur Öffentlichkeitsarbeit bzw. -beteiligung ("Kiln-Baustein")*							- €
8.3	*optional*	*ggf. sonstiges Format zur Öffentlichkeitsarbeit bzw. -beteiligung ("Kiln-Baustein")*							- €
8.3	*optional*	*ggf. sonstiges Format zur Öffentlichkeitsarbeit bzw. -beteiligung ("Kiln-Baustein")*							- €
8.3	*optional*	*ggf. Liste ergänzen*							- €
		Jour Fixe "VEP" oder "Kommunikation & Beteiligung" (insgesamt 60, Reisekosten+Sachkosten)							- €
		Arbeitstreffen als Erweiterung der Jour Fixes (insgesamt 12, keine zusätzlichen Reisekosten)							- €
		Summe aller Kosten (netto, inkl. Nebenkosten, ohne optionale Positionen) (Zuschlagskriterium!)							**- €**

Summe der optionalen Positionen (netto)	**- €**

Verhandlungsverfahren mit öffentlichem Teilnahmewettbewerb Nr. 2018000529

"Begleitung der kontinuierlichen Verkehrsentwicklungsplanung in Hamburg"

Erarbeitung des strategischen Handlungskonzeptes mit begleitender Öffentlichkeitsarbeit und –beteiligung (Los 1)

Bieterfragen und Antworten

Teilnahmewettbewerb

Gemäß Punkt 8) unter III.1.3) der Auftragsbekanntmachung hat die Bürobeschreibung auf maximal 2 Seiten zu erfolgen, bei Bietergemeinsachten 2 Seiten pro Mitglied. Gilt dies auch für Nachunternehmer?

Antwort: Sofern der Einsatz eines Unterauftragnehmers zur Eignungsleihe dient (siehe § 47 VgV sowie Nr. 9 der Information zum Teilnahmewettbewerb), fügen Sie bitte den von Ihnen genannten Nachweis mit dem angegebenen Maximalumfang bei. Anderenfalls können Sie davon absehen.

Gemäß Punkt 9) unter III.1.3) der Auftragsbekanntmachung sind Referenzen mit Nennung der Kontaktdaten der Ansprechpersonen auf Auftraggeberseite gefordert. Dies ist nicht konform mit der neuen europäischen Datenschutzgrundverordnung. Wir bitten um Erläuterung, wie hiermit verfahren werden soll.

Antwort: Sofern Sie nicht über die Erlaubnis zur Weitergabe der Kontaktdaten Ihres Referenzauftraggebers verfügen, können Sie diese Angaben nicht einreichen.

Wir planen u.a. die Einbindung einer eigenen Unternehmenstochter als Nachunternehmer. Ist dies hinsichtlich der wirtschaftlichen Verknüpfungen der Unternehmen ausgeschlossen?

Antwort: Die Einbindung eines Tochterunternehmens als Unterauftragnehmer ist möglich.

Gemäß Punkt 3.3. des Entwurfs der Leistungsbeschreibung kann dem Auftragnehmer das Verkehrsmodell der Stadt Hamburg für Sensitivitätsanalysen zur Verfügung gestellt werden. Erfolgt die Übergabe des Verkehrsmodells inklusive Nachfragemodell in PTV VISUM?

Antwort: Das Umlegungsmodell wird in PTV VISUM übergeben, das Nachfragemodell in VENUS (IVV).

Verhandlungsverfahren

Im Verfahrensbrief zu Los 1 heißt es unter 9 Unterauftragsvergabe: "Für den/die vorgesehenen Unterauftragnehmer legen Sie eine Verpflichtungsermächtigung für die Teile des Auftrages vor, die im Wege der Unterauftragsvergabe erbracht werden sollen. Falls Sie gem. § 47 Vergabeverordnung – VgV zum Nachweis Ihrer Eignung die Kapazitäten anderer Unternehmen in Anspruch nehmen möchten (Eignungsleihe), legen Sie mit dem Angebot die entsprechenden Unterlagen zur Eignung vor."

Gibt es für die Verpflichtungsermächtigung einen Vordruck, der genutzt werden muss? Ist ein vom Unterauftragnehmer unterschriebenes Dokument vorzulegen, in dem die Leistungen benannt sind, die der Unerauftragnehmer übernimmt? Oder ist es ausreichend zu bennnen, welche Leistungen von einem Unterauftragnehmer erbracht werden?

Antwort: Für die Verpflichtungserklärung gibt es keinen Vordruck, diese ist formlos. Seitens des jeweiligen Unterauftragnehmers ist zu erklären und zu unterzeichnen, welche Leistungen jeweils übernommen werden und dass die dafür notwendigen Kapazitäten zur Verfügung stehen.

Müssen für die bereits im Teilnahmeantrag benannten Unterauftragnehmer (mit Angabe der diesen zugeordneten Leistungen) beim Indikativen Angebot erneut

Unterlagen (vgl. Ziffer 9 des Verfahrensbriefes 1) vorgelegt werden?

Antwort: Nein, sofern es sich im Vergleich zum Teilnahmewettbewerb nicht um neue bzw. andere Unterauftragnehmer handelt.

Lt. Ziffer 10, L1 des Verfahrensbriefes 1 der Ausschreibung soll das Konzept zur Herangehensweise (=Teil „A" der Bewertungskriterien) auf max. 20 Seiten begrenzt werden. Wird im Rahmen des indikativen Angebotes zusätzlich eine weitere Beschreibung des Arbeitsprogramms mit den einzelnen Arbeitsschritten erwartet (= was wird getan?)? Falls ja, soll die Beschreibung der einzelnen Arbeitsschritte in diesen max. 20 Seiten enthalten sein (was deutlich zu Lasten der Darstellung der konzeptionellen Ansätze ginge) oder kann sie ein separates Dokument bilden, für das keine Restriktionen zum Umfang bestehen?

Antwort: Die Beschreibung des Arbeitsprogramms mit den geplanten Arbeitsschritten (Konzept) ist auf 20 Seiten zu begrenzen. Ergänzende Angaben können lediglich im Zeit- und Aufgabenplan ohne Limitierung des Umfangs aufgeführt werden. Abbildungen können, falls gewünscht, als Anlage zum Konzept (ohne Limitierung) eingereicht werden.

Muss neben dem im Bieterportal auszufüllenden Preisblatt mit Angabe des durchschnittlichen Tagessatzes inkl. aller Nebenleistungen für das Indikative Angebot auch eine detaillierte Kostenkalkulation mit Angabe der Tagewerke und Kosten je AP (vgl. Ziffer 10, L3 des Verfahrensbriefes 1) erstellt werden? Wenn ja, welche Vorlagen / Formblätter sind dann zu verwenden?

Antwort: Ja, eine detaillierte Kostenkalkulation ist einzureichen. Eine Vorlage befindet sich in der Anlage.

Muss für das Indikative Angebot auch ein Zeit- und Aufgabenplan, aus dem der Personaleinsatz, wichtige Abstimmungen und Meilensteine hervorgehen (vgl. Ziffer 10, L4 des Verfahrensbriefes 1) erstellt werden? Wenn ja, sind hier Vorgaben zu beachten?

Antwort: Es ist ein Zeit- und Aufgabenplan zu erstellen. Hier sind keine Vorgaben zu beachten.

Ist es richtig, dass für die in der Leistungsbeschreibung unter Ziffer 8.2 benannte optionale „Moderation von Sitzungen" i. d. R. von einer Dauer der Sitzung von 3 Stunden auszugehen ist und hierzu noch die Vor- und Nachbereitung hinzukommt?

Antwort: Das ist richtig.

Kann davon ausgegangen werden, dass für das in Hamburg eingeführte Beteiligungs-Format „Stadtwerkstatt" generell die FHH (BSW bzw. BWVI) als Organisator / formal Durchführender auftritt?

Antwort: Ja.

Ist es richtig, dass die Koordinierungsstelle der Stadtwerkstatt bei der BSW die Diskussionsveranstaltungen zum VEP (in Abstimmung mit der BWVI und dem AN) – als Thema von gesamtstädtischem Interesse – ausrichtet?

Antwort: Nein, es ist nicht zwingend, dass Öffentlichkeitsveranstaltungen zum VEP im „Stadtwerkstatt-Format" durchgeführt werden. Dieses Format würde sich aber für eine große Auftaktveranstaltung und ggf. für eine Abschlussveranstaltung (Präsentation und Diskussion der Ergebnisse) anbieten. Die Kosten für die Veranstaltungen (Raummiete, Moderation, ggf. Catering) müssen vom Auftragnehmer übernommen werden. Die Koordinierungsstelle der Stadtwerkstatt unterstützt bei der Organisation/Steuerung und Beauftragung der „Gewerke" und übernimmt die Werbung für die Veranstaltung.

Ist auf der e-Vergabe Plattform im Bietertool unter Punkt 4 Produkte/Leistungen tatsächlich nur der durchschnittliche Tagessatz anzugeben? Oder ist hier der Gesamtpreis für das Angebot zu nennen?

Antwort: Auf dem Preisblatt ist der durchschnittliche Tagessatz anzugeben. In der Kostenkalkulation ist auch der Gesamtpreis des Angebotes und der Tages- und Stundensatz je Mitarbeiter anzugeben. Ein Muster/ Beispiel wird zur Verfügung gestellt.

Im auszufüllenden Preisblatt ist ein mittlerer Tagessatz anzugeben, die Kostenkalkulation ist gemäß Kapitel 10 des Verfahrensbriefes zu LOS 1 nach unserem Verständnis auf Stundenbasis durchzuführen und die Stundensätze pro Mitarbeiter anzugeben. Wir bitten um Aufklärung des Sachverhalts.

Antwort: Für die Kostenkalkulation wird ein Muster zur Verfügung gestellt. Dabei sind die Tagessätze je Leistungsbaustein und die Stunden- und Tagesätze je Mitarbeiter anzugeben.

Ist im Verkehrsmodell der Radverkehr nachfrageseitig berücksichtigt, sodass diesbezüglich Aussagen zum Modal Split getroffen werden können? Wie wurden die Widerstände für das Fahrrad abgeleitet?

Antwort: Der Radverkehr ist im Verkehrsmodell nachfrageseitig berücksichtigt. Das Personen-Verkehrsmodell bildet die Verkehrsmittel Fuß, Rad, ÖV, MIV nachfrageseitig ab. Somit sind Aussagen zum Modal-Split möglich. Die Widerstandsermittlung für den Radverkehr erfolgt unter Nutzung eines Netzmodells. Es sind Strecken im Netzmodell enthalten, die nur für das Verkehrsmittel Rad freigegeben sind (beispielsweise die Velorouten). Andererseits sind die Autobahnen für die Routensuche im Radverkehr gesperrt.

In welcher Form erfolgt die Übergabe der Modellergebnisse für die Maßnahmenberechnungen durch IVV? Denkbar sind z.B. die Übergabe umlegungsfähiger VISUM-Versionsdateien, der Ergebnisaustausch über VISUM-Attributdateien oder die Übergabe von Belastungs- bzw. Differenzbelastungsplots. Wir bitten um eine Erläuterung des geplanten Vorgehens.

Antwort: Die Übergabe der Modellergebnisse kann in umlegungsfähigen VISUM-Versionsdateien erfolgen.

Gehen wir richtig in der Annahme, dass die Plausibilisierung der Modellergebnisse im Rahmen einer Qualitätskontrolle durch das mit den Berechnungen beauftragte Büro IVV durchgeführt wird?

Antwort: Eine Qualitätskontrolle wird durch den Modellierer durchgeführt. Eine abschließende Plausibilisierung erfolgt in Abstimmung zwischen dem Auftragnehmer, der Auftraggeberin und IVV.

Was ist genau unter der „Übersetzung“ der Szenarien und Maßnahmen in die „Modellsprache“ zu verstehen (Leistungsbeschreibung Kapitel 3.3 unten)?

Antwort: Damit ist eine detaillierte Beschreibung der Maßnahmen und Szenarien gemeint, die dem Modellierer eindeutig vermittelt, welche Anpassungen im Modell erfolgen sollen. Die Übersetzung der Maßnahmen ins Modell erfordert eine enge Abstimmung zwischen Auftragnehmer und Modellierer, um Missverständnisse zu vermeiden.

Zur vollumfänglichen Durchführung von Sensitivitätsanalysen und Reagibilitätstests ist aus unserer Sicht auch das Nachfragemodell einzubeziehen. Ist geplant, dass IVV nach Vorgabe des Auftragnehmers solche Analysen durchführt?

Antwort: Die für die Maßnahmen- und Szenarienbetrachtung notwendigen Test und Modellrechnungen werden von IVV durchgeführt. Das sowohl das Nachfragemodell als auch das Umlegungsmodell können für weitergehende Tests und Analysen zur Verfügung gestellt werden. Die notwendigen Software-Lizenzen (VISUM, VENUS) werden nicht durch die Auftraggeberin zur Verfügung gestellt.

Gibt es eine Obergrenze für die Anzahl der bei IVV durch die Auftraggeberin beauftragten Modellrechnungen (bezugnehmend auf die Defizitanalyse in Kapitel 3.4)?

Antwort: Alle Modellrechnungen werden in Abstimmung mit und durch die Auftraggeberin bei IVV beauftragt. Es ist keine Obergrenze für Anzahl der Modellrechnungen definiert worden.

Aufgrund der allgemeinen Hinweise zum Angebot erscheint es uns sinnvoll, den Umfang des Angebots von den ursprünglich geforderten 20 Seiten auf 25 Seiten für Los 1 zu erhöhen. Ist eine Anpassung des geforderten Umfangs möglich?

Antwort: Nein, eine Anpassung des Umfangs erfolgt nicht. Ergänzend dazu wird auf diesem Wege darauf hingewiesen, dass der angegebene Umfang von 20 Seiten exklusive Deckblatt, Inhaltsverzeichnis und Abbildungen zu verstehen ist. Abbildungen können als Anlagen dem Konzept beigefügt werden und sind entsprechend zu kennzeichnen. Beginn und Ende des begrenzten Umfangs müssen jedoch eindeutig nachvollziehbar sein.

In der überarbeiteten Kalkulationsvorlage für Los 1 sind drei zusätzliche Spalten eingefügt worden für weitere „Mitarbeiter". Gleichzeitig wird unter den Leistungsbezogenen Unterlagen im Verfahrensbrief für Los 1 angegeben, dass die Kalkulationsvorlage „ausschließlich in der Form zu verwenden und nicht zu verändern" ist.
1.) Verstehen wir es richtig, dass mit „Mitarbeitern" Mitarbeiterkategorien gemeint sind und nicht einzelne Personen?
Antwort: Ja.
2.) Wenn die Kalkulationsvorlage nicht verändert werden darf: Bedeutet dies, dass auch die Bezeichnung der Spaltenköpfe (Mitarbeiter 1 bis 4) nicht geändert werden darf (z.B. in Berater, Assistenz oder ähnliches)?
Antwort: Ja.
3.) Wenn die Kalkulationsvorlage nicht verändert werden darf: Bedeutet dies, dass nicht mehr und nicht weniger als 4 Mitarbeiterkategorien neben dem/der ProjektleiterIn zu verwenden sind? Oder bezieht sich dies auf eine maximale Anzahl zusätzlicher Mitarbeiterkategorien?
Antwort: Es können weniger als 5 verschiedene Kategorien (Spalten) ausgefüllt werden, aber nicht mehr als 5.

Angebot

Kontinuierliche Verkehrsentwicklungsplanung Hamburg

2018207 | Stand: 14.12.2018

1 VERANLASSUNG

Um die verkehrsplanerischen Ziele und damit verbundene Maßnahmen als langfristige Strategie zu definieren, strebt die Freie und Hansestadt Hamburg eine kontinuierliche Verkehrsentwicklungsplanung (VEP) an, in der die Verkehrsentwicklung, die Stadtentwicklung sowie die klima- und umweltpolitischen Anforderungen integriert betrachtet werden.

Die Verkehrsentwicklungsplanung übernimmt somit die Rolle einer verkehrsträgerübergreifenden Steuerung der gesamtstädtischen Mobilität. Dies umfasst insbesondere den Rad- und Fußverkehr, den ÖPNV, den motorisierten Individualverkehr, den Güterverkehr sowie die nachfrageseitige Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens. Die Strategie umfasst dabei nicht nur die Anpassung an künftige Trends und strukturelle Entwicklungen, sondern formuliert klare Maßnahmen, um die Entwicklung des Verkehrs in die abgestimmte Zielrichtung bewusst zu beeinflussen.

Die Bietergemeinschaft, bestehend aus ARGUS, Planersocietät und urbanista, verfügt über die erforderlichen fachlichen, organisatorischen und moderativen Fähigkeiten sowie das logistische Know-how, einen solchen umfassenden Verkehrsentwicklungsplan mit höchsten Qualitätsanforderungen zu erarbeiten. Die Beauftragung des Verkehrsentwicklungsplans für Hamburg passt sehr gut in unsere Büroprofile und wäre für uns eine überaus reizvolle Aufgabe, über die wir uns sehr freuen würden. ARGUS übernimmt als federführendes Büro die Gesamtprojektleitung. Im Hinblick auf verschobene Schwerpunktsetzungen wird an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass die im ersten Verfahrensschritt genannte Rollenverteilung im Bearbeitungsteam in Abstimmung mit dem AG angepasst werden kann. Beispielsweise erscheint es sinnvoll, im Rahmen der Diskussionen um eine innovative Verkehrsentwicklung [redacted] (beide ARGUS) eine strategische Rolle beizumessen. Darüber hinaus sind [redacted] als zusätzliche Personen im Team bei Urbanista zu nennen.

Zusammen mit der Planersocietät ist ARGUS für die inhaltliche Bearbeitung des Planes zuständig. Urbanista ist für die Kreation und Abwicklung des begleitenden Beteiligungsprozesses zuständig. Alle drei Büros arbeiten in unterschiedlichen Kontexten bereits zusammen und ergänzen sich hinsichtlich ihrer Büroprofile und Erfahrungshintergründe sehr gut.

2 GRUNDLAGENANALYSE (AP1)

[redacted]

[redacted]

Zusammenfassung:

- Zusammenstellung aller Maßnahmen aus bestehenden Planungen, Konzepten und Programmen im Verkehrsbereich sowie aus gesamtstädtischen Fach- und Rahmenplänen
- Darstellung von Abhängigkeiten, Wechselwirkungen, Inkonsistenzen und Lücken sowie Identifikation von fehlenden bzw. zu vertiefenden Themenbereichen/Maßnahmen
- Beschreibung von Ziel- bzw. Interessenskonflikten

3 ZUSTANDSANALYSE UND HERAUSFORDERUNGEN (AP2)

[redacted]

[redacted]

[redacted]

Zusammenfassung:

- Systematische Beschreibung des Verkehrsgeschehens und der zukünftigen Verkehrsentwicklung bis 2030 auf Basis verfügbarer Daten zur Mobilität
- Einarbeitung in den Datenbestand des Verkehrsmodells und in die für den Prognosenullfall getroffenen Annahmen, ggfs. Vornahme von kleineren Anpassungen und Ergänzungen
- Prüfung des Analyse- und Prognosenullfalls 2030 des Verkehrsmodells und ggf. Anpassung der Eingangsdaten
- Gegenüberstellung mit dem Leitbild bzw. den darin vorgegeben Zielen und Indikatoren mit dem Ziel der Identifikation von Defiziten und Herausforderungen bzw. Handlungsbedarfen, Zwischenfazit

4 ENTWICKLUNG UND BEWERTUNG VON MAßNAHMEN UND SZENARIEN (AP3)

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

Zusammenfassung:

- Entwicklung von Maßnahmenvorschlägen/ Definition von gesetzten Maßnahmen
- Vorschlag zusätzlicher Maßnahmen, die notwendig oder empfehlenswert sind, um die Ziele (schneller) zu erreichen
- Darstellung des Katalogs potentieller Maßnahmen (Betrachtung auch der Kosten und möglicher Umsetzungshemmnisse)
- Entwicklung von mehreren Szenarien (mindestens sechs, z. B. ein erwartetes und ein alternatives Strukturszenario mit jeweils ca. drei Maßnahmenszenarien und unterschiedlichen Handlungsschwerpunkten
- Abschätzung der Wirkungen und groben Kosten von Einzelmaßnahmen (über das Modell, sofern das möglich ist; Leistungen: Abstimmung mit dem Dienstleister zum Verkehrsmodell)
- Entwicklung einer Methodik zur qualitativen Bewertung von Maßnahmen und Szenarien sowie zur Zusammenführung/Vergleichbarkeit der Bewertungsergebnisse aus der Modellierung und der qualitativen Wirkungsabschätzung
- Bewertung von Einzelmaßnahmen und Szenarien: Abschätzung, welchen Zielbeitrag leisten die einzelnen Maßnahmen/Szenarien? Wie hoch sind die Kosten und der Nutzen der Maßnahmen? Wie hoch ist die Umsetzungswahrscheinlichkeit?
- Abstimmung und Präsentation der Bewertungsergebnisse in mehreren iterativen Schritten (zusammen mit dem Auftraggeber und dem Mobilitätsbeirat)
- Entwicklung einer Bewertungsmatrix: Wie hoch sind die Kosten und der Nutzen der Maßnahmen? Wie hoch ist die Umsetzungswahrscheinlichkeit?
- Zusammenfassung und grafische Aufbereitung der Bewertungsergebnisse

5 ERARBEITUNG DES STRATEGISCHEN HANDLUNGSKONZEPTS INKL. UMSETZUNGSSTRATEGIE

[redacted]

[redacted]

Zusammenfassung:

- Auswahl des Zielszenarios in Abstimmung mit der Auftraggeberin sowie den relevanten Entscheidungsträgern und Projektbeteiligten
- Auswahl von zeitnah umsetzbaren Maßnahmen für ein kurz- bis mittelfristiges Maßnahmenprogramm (ausgelegt auf etwa 5 Jahre ab Beschlussfassung)

- Entwurf des strategischen Handlungskonzeptes auf Basis des ausgewählten Ziel-Szenarios und ggf. ergänzender Maßnahmen inkl. einer anwendungsorientierten Umsetzungsstrategie mit der Benennung von Zuständigkeiten, Fristen und geschätzten Kosten als Beschlussvorlage für die politischen Gremien (Senat, Bürgerschaft)
- Vorschläge für Themen oder Maßnahmenpakete, die im Rahmen von mobilitätsbezogenen Teilkonzepten weiter vertieft werden sollten
- Gestaltung eines umsetzungs- und anwendungsorientierten Endproduktes, das fortlaufend aktualisierbar und monitoring-fähig ist (Schnittstelle zur Evaluation des Verfahrens und der Wirkungen (AP 6) sowie zur Dokumentation des Verfahrens und der Ergebnisse (AP 5))

---

6 DOKUMENTATION DES VERFAHRENS UND DER ERGEBNISSE (AP5)

[redacted]

Zusammenfassung:

- Erarbeitung von Arbeitspapieren, Präsentationen und Vermerken zur Vorbereitung von Sitzungen und Arbeitsschritten
- Dokumentation der Arbeitsergebnisse und Meilensteine in sechs Zwischenberichten
- Dokumentation aller Ergebnisse, Methoden und Instrumente aus dem Kommunikations- und Beteiligungsverfahrens
- Dokumentation der Termine im Rahmen der Bürgerbeteiligung (siehe AP 7.3)

- Ergebnisorientierte Zusammenfassung der Arbeitsergebnisse und Meilensteine in Zwischenberichten
- Abschließende Dokumentation der Projektergebnisse in Form eines Berichts als Lang- und Kurzfassung

---

7 EVALUATION DES VERFAHREN UND DER WIRKUNGEN (AP6)

[redacted]

[redacted]

Zusammenfassung:

- Kontinuierliche Evaluation der Arbeitsabläufe des VEP-Prozesses und Bündelung der Erkenntnisse und Erfahrungen inkl. der Handlungsempfehlungen für den zukünftigen Planungsprozess (Erfahrungstransfer) in einem Endbericht
- Anwendungsorientiertes Konzept für die Wirkungsevaluation (Zielerreichungskontrolle, Wirkungskontrolle, Monitoring und Umsetzung), inkl. Handlungsempfehlungen für den Umgang mit veränderten Rahmenbedingungen, Zielabweichungen und Verzögerungen
- Fahrplan für die Fortschreibung bzw. Weiterentwicklung des VEP

8 KOMMUNIKATION UND BETEILIGUNG (AP7)

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

Zusammenfassung:

- Entwicklung eines Kommunikations- und Beteiligungskonzepts mit zielgruppenspezifischer Information und Beteiligung
- Information und Beteiligung von Stakeholdern
- Kontinuierliche Information der (Fach-)Öffentlichkeit über eine Homepage, Pressearbeit und Printprodukte
- Information und themenbezogene Beteiligung weiterer Stakeholder
- Ergebnisorientierte Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern

9 ABSTIMMUNGSPROZESS (AP8)

Dieses Arbeitspaket umfasst die Abstimmungstermine (inkl. der Reisekosten) sowie verschiedene erweiterte Arbeitstreffen. Es wird kalkulatorisch davon ausgegangen, dass pro Termin 1-2 Teilnehmer des Auftragnehmers (bei den Arbeitstreffen auch mehrere Personen) daran teilnehmen werden. . Vorgesehen sind

- 60 Jour-Fixe VEP oder Kommunikation & Beteiligung
- 12 Arbeitstreffen als Erweiterung der Jour-Fixe

10 SONSTIGES

An dieses Angebot halten wir uns bis zum 31.03.2019 gebunden.

Aufgrund der Dienstleistungs-Informationspflichten-Verordnung (DL-InfoV) verweisen wir auf unseren Homepages, Rubrik: Impressum.

Die Kalkulation beinhaltet Honorarkosten inkl. Nebenkosten sowie Sachkosten (ohne optionale Bausteine). Derzeit ist (ohne optionale Bausteine) eine Honoraraufteilung von [redacted]

Wir hoffen, Ihnen ein zusagendes Angebot unterbreitet zu haben und stehen Ihnen für Rückfragen gerne zur Verfügung.

ANHANG

Abbildungen zu 2: Grundlagenanalyse (AP1)

[redacted]

Abbildungen zu 3: Zustandsanalyse und Herausforderungen (AP2)

[redacted]

Abbildungen zu 4: Entwicklung und Bewertung von Maßnahmen und Szenarien (AP3)

[redacted]

Abbildungen zu 4: Entwicklung und Bewertung von Maßnahmen und Szenarien (AP3)

[redacted]

Abbildungen zu 4: Entwicklung und Bewertung von Maßnahmen und Szenarien (AP3)

[redacted]

Abbildungen zu 6: Dokumentation des Verfahrens und der Ergebnisse (AP5)

[redacted]

NWBS: Bitte nur weiße Felder ausfüllen!

1 *Erarbeitung des strategischen Handlungskonzeptes mit begleitender Öffentlichkeitsarbeit und -beteiligung*

.	Leistungsbeschreibung	Tagessatz 1	Tagessatz 2	Tagessatz 3	Tagessatz 4	Tagessatz 5	ggf. Sachkosten	Gesamtpreis
	Tagessatz (in €):							
	Mobilitätsprogramm 2013	1	12	6				
	Sonstige Verkehrsplanungen	0,5	6	3				
	Sonstige Fach- und Rahmenpläne	0,5	6	4				
	Analyse des aktuellen Verkehrsgeschehens und zukünftiger Entwicklungen	8	85	20				
	Rahmenbedingungen der Verkehrsentwicklung	2	5	4				
	Analyse- und Prognosenullfall im Verkehrsmodell	5	15	10				
	Feststellen von Defiziten und Herausforderungen	2	4	2				
	Entwicklung von Szenarien	32	100	21				
optional	*- Aufwand für die Entwicklung eines weiteren Maßnahmenszenarios*	*1*	*4*	*1,25*				
optional	*- Aufwand für die Entwicklung eines weiteren Strukturszenarios*	*1*	*4*	*1,25*				
	Bewertung der Maßnahmen und Szenarien	16	30	12				
optional	*- Aufwand für die Bewertung eines weiteren Maßnahmenszenarios*	*2*	*5*	*2*				
optional	*- Aufwand für die Bewertung eines weiteren Strukturszenarios*	*2*	*5*	*2*				
	Priorisierung und zeitliche Abfolge der Maßnahmen	3	12	4				
	Aufbau des strategischen Handlungskonzeptes inkl. Umsetzungsstrategie	3	16	4				
	Arbeitspapiere, Präsentationen, Vermerke, Dokumentation der Kommunikation & Beteiligung etc.	2	5	2				
	Zwischenberichte	4	10	4				
	Endbericht	2	5	2				
	Prozessevaluation	2,5	5					
	Wirkungsevaluation	2,5	5					
	Entwicklung eines Kommunikations- und Beteiligungskonzeptes	2,5	5					
	Information und Beteiligung der Stakeholder							
	davon: Vorbereitung und Teilnahme an 12 Sitzungen des Mobilitätsbeirats	18	24					
	davon: Vorbereitung und Teilnahme an 12 Sitzungen der VEP-Arbeitsgruppe	18	24					
	davon: Vorbereitung und Teilnahme an 8 StakeholderWorkshops	16	16					
	davon: Vorbereitung und Teilnahme an 14 Bezirksversammlungen (je 2 in den 7 Bezirken)	14	7					
	davon: Vorbereitung und Teilnahme an 2 Verkehrsausschüssen der Bürgerschaft	2	2					
	davon: Vorbereitung und Teilnahme an 2 Sitzungen der Facharbeitsgruppe Verkehr d. Metropolregion	2	2					
optional	*Moderation **einer** Sitzung des Mobilitätsbeirats*							
optional	*Moderation **einer** Sitzung des VEP-Arbeitsgruppe*							
optional	*Moderation **eines** Stakeholder-Workshop (ca. 30 Teilnehmer)*							
optional	*ggf. Sachkosten für die Durchführung **eines** Stakeholder-Workshops*							
optional	*Innovations-Labore (Annahme: 2), Durchführung, Auswertung*	*4*	*8*	*2*				
optional	*Expertencheckis (Annahme: 2), Durchführung, Auswertung*	*2*	*6*	*2*				
optional	*Akteursgespräche*	*5*	*5*					
optional	*Beteiligungs-K für Institutionen, Konzeption, Herstellung, Verteilung, Auswertung*	*2*	*6*	*4*				
	Information und Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger							
	- davon: Aufbau und kontinuierliche Pflege einer Homepage	2	20					
	- davon: Konzeption und Druck von 4 Flyern (Auflage: 1.000 Stück)		6					
	- davon: Erstellung von 4 Pressemitteilungen		4					
	- davon: Online-Beteiligung in mindestens 2 Phasen des Prozesses	6	62					
	- davon: Vorbereitung und Teilnahme an 2 großen Öffentlichkeitsveranstaltungen (mind. 500 TN)	8	12	12				
optional	*Sachkosten für die Durchführung der 2 Öffentlichkeitsveranstaltungen*							
optional	*Kommunikativer Rahmen - Prozessmarke, Gestaltungsrahmen inkl. Nutzungsrechte*	*2*	*6*					
optional	*Kommunikativer Rahmen - zentrales Medium fortgeschriebene Prozesszeitung (Annahme: 2 Ausgaben)*	*8*	*22*					
optional	*Stadtdialog on Tour, 8 Stationen*	*5*	*10*	*12*				
optional	*Auswertung Beteiligungswebseite, Auftaktveranstaltung, Stadtdialog on Tour*		*4*	*6*				
optional	*Social Media Kanal (Facebook & Instagram)*		*8*					
optional	*Beteiligungs-K für Schüler und Jugendliche inkl. Auswertung*	*2*	*8*	*8*				
optional	*Initiierung öffentlicher Mobilitätsdiskurs*	*5*						
optional	*Szenariobauukasten on Tour, 8 Stationen*	*5*	*10*	*12*				
optional								
	Jour Fixe „VEP" oder „Kommunikation & Beteiligung" (insgesamt 60, Reisekosten=Sachkosten)	45	45					
	Arbeitstreffen als Erweiterung der Jour Fixes (insgesamt 12, keine zusätzlichen Reisekosten)	18	18					
	Summe aller Kosten (netto, inkl. Nebenkosten, ohne optionale Positionen) (Zuschlagskriterium!)							
	Summe der optionalen Positionen (netto)							

[redacted]