

Beschlussvorlage öffentlich Federführend: 60.2 Abt. Planung Beteiligt: I Bürgermeister II Senator III Senatorin 60 BAUAMT	Nr.	VO/2023/4703 öffentlich
	Datum:	03.04.2023
	Verfasser/-in:	Witt, Anika Groth, Jan
Verkehrsentwicklungsplan der Hansestadt Wismar – Besetzung des Begleitenden Arbeitskreises		

Status	Datum	Gremium	Zuständigkeit
Öffentlich	17.04.2023	Bau- und Sanierungsausschuss	Vorberatung
Öffentlich	27.04.2023	Bürgerschaft der Hansestadt Wismar	Entscheidung

Beschluss:

1. Die Bürgerschaft stimmt der vorgeschlagenen Besetzung des **Begleitenden Arbeitskreises** zu.
2. Die Bürgerschaft benennt 5 Bürgerschaftsmitglieder als Vertreter und 3 Bürgerschaftsmitglieder als Stellvertreter für den Begleitenden Arbeitskreis.

Begründung:

Sehr geehrte Damen und Herren,

für die Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplans in den kommenden Jahren, sind verschiedene Arbeitsgruppen vorgesehen, welche in der Vorlage VO/2020/3711 im Zuge des Arbeitsprogrammes des VEP beschlossen wurden.

Hier verweisen wir auf die Seiten 4 und 5 der in der Anlage befindlichen Aufgabenstellung.

Die Zusammensetzung zum Begleitenden Arbeitskreis möchten wir Ihnen heute zum Beschluss vorschlagen.

Im **Begleitenden Arbeitskreis** sind Verbände, Akteure, ausgewählte Bürger, aber auch Vertreter der Kommunalpolitik vertreten (insgesamt ca. 25 Personen). Hier werden maßgebliche Ergebnisse und Zwischenschritte durch den Auftragnehmer vorgestellt und diskutiert sowie Anregungen und Empfehlungen für die weitere Bearbeitung gegeben.

Es wird vorgeschlagen den Begleitenden Arbeitskreis wie folgt zu besetzen:

5 Bürgerschaftsmitglieder

1 Behindertenvertreter

1 Vertreter des ADFC

1 Vertreter des Fuss e.V.

1 Vertreter des Aufgabenträgers ÖPNV/ Landkreis Nordwestmecklenburg

1 Vertreter des Seniorenbeirats der Hansestadt Wismar
 1 Vertreter des Kinder- und Jugendparlamentes der Hansestadt Wismar
 1 Vertreter des Wismarer Wirtschaftsgemeinschaft e.V.
 1 Vertreter der Kreishandwerkerschaft Nordwestmecklenburg-Wismar
 1 Vertreter der Industrie- und Handelskammer zu Schwerin
 Je 1 Vertreter der 4 großen Wohnungsbau-träger (WoBau, Wohnungsgenossenschaft Union e.G., Wohnungsgenossenschaft Friedenshof e.G., Wismarer Wohnungsgenossenschaft e.G.)
 1 Vertreter des Tourismusverband Mecklenburg-Schwerin e.V.
 1 Vertreter des DEHOGA MV e.V. Regionalverband Wismar
 1 Vertreter des Kreiselternrates Nordwestmecklenburg
 1 Vertreter des Allgemeiner Studierendenausschuss (AStA) der Hochschule Wismar
 Für die jeweiligen Besetzungen ist je ein Stellvertreter, für die fünf Vertreter aus der Bürgerschaft sind insgesamt drei Stellvertreter zu benennen.
 Es werden für die Teilnahme am Begleitenden Arbeitskreis keine Sitzungsgelder gezahlt.

Weiterhin möchten wir Sie über die Zusammensetzung der weiteren Arbeitsgruppen informieren:

Das **Bearbeitungsteam** besteht aus dem Baamt als Vertreter des Auftraggebers und dem Auftragnehmer. Die Kontrolle der zielgerichteten Bearbeitung des VEP erfolgt innerhalb von internen Beratungen des Bearbeitungsteams. Diese werden in einem Abstand von einem bis maximal drei Monaten im kleinen Kreis durchgeführt (variiert im Laufe der Bearbeitung). Maßgebliche Inhalte sind im Regelfall:

- Kontrolle des bisherigen Arbeitsstandes
- Fachlich inhaltliche Diskussion und Austausch mit dem Auftraggeber
- Vorbereitung anstehender Veranstaltungen (begleitender Arbeitskreis/ Öffentlichkeit)
- Auswertung der Veranstaltungen/ Ableitung von Festlegungen für den weiteren Prozess

Im **Lenkungskreis** werden reine verwaltungsinterne Abstimmungen getroffen. Hier sind alle relevanten Ämter der Hansestadt Wismar vertreten. Nach Bedarf werden andere Behörden oder Träger öffentlicher Belange mit einbezogen.

Der Lenkungskreis setzt sich wie folgt zusammen:

Dauerhafte Besetzung

Bürgermeister
 Senator
 Bauamtsleitung
 Bauamt, Abt. Planung
 Ordnungsamt, Abt. Verkehr
 Entsorgungs- und Verkehrsbetrieb
 Ingenieurbüro IVAS (Auftragnehmer)

Optionale Zuladung

Wirtschaftsförderungsgesellschaft Wismar mbH
 Polizeiinspektion Wismar
 Berufsfeuerwehr Wismar
 Landkreis Nordwestmecklenburg/ÖPNV
 Rettungsdienst Nordwestmecklenburg
 Amt für Tourismus

Finanzielle Auswirkungen (Alle Beträge in Euro):

Durch die Umsetzung des vorgeschlagenen Beschlusses entstehen voraussichtlich folgende finanzielle Auswirkungen auf den Haushalt:

	Keine finanziellen Auswirkungen
	Finanzielle Auswirkungen gem. Ziffern 1 - 3

1. Finanzielle Auswirkungen für das laufende Haushaltsjahr

Ergebnishaushalt

Produktkonto /Teilhaushalt:		Ertrag in Höhe von	
Produktkonto /Teilhaushalt:		Aufwand in Höhe von	

Finanzhaushalt

Produktkonto /Teilhaushalt:		Einzahlung in Höhe von	
Produktkonto /Teilhaushalt:		Auszahlung in Höhe von	

Deckung

	Deckungsmittel stehen nicht zur Verfügung		
	Die Deckung ist/wird wie folgt gesichert		
Produktkonto /Teilhaushalt:		Ertrag in Höhe von	
Produktkonto /Teilhaushalt:		Aufwand in Höhe von	

Ergebnishaushalt

Produktkonto /Teilhaushalt:		Ertrag in Höhe von	
Produktkonto /Teilhaushalt:		Aufwand in Höhe von	

Finanzhaushalt

Produktkonto /Teilhaushalt:		Einzahlung in Höhe von	
Produktkonto /Teilhaushalt:		Auszahlung in Höhe von	

Erläuterungen zu den finanziellen Auswirkungen für das laufende Haushaltsjahr (bei Bedarf):

2. Finanzielle Auswirkungen für das Folgejahr / für Folgejahre

Ergebnishaushalt

Produktkonto /Teilhaushalt:		Ertrag in Höhe von	
Produktkonto /Teilhaushalt:		Aufwand in Höhe von	

Finanzhaushalt

Produktkonto /Teilhaushalt:		Einzahlung in Höhe von	
Produktkonto /Teilhaushalt:		Auszahlung in Höhe von	

Deckung

	Deckungsmittel stehen nicht zur Verfügung		
	Die Deckung ist/wird wie folgt gesichert		
Produktkonto /Teilhaushalt:		Ertrag in Höhe von	
Produktkonto /Teilhaushalt:		Aufwand in Höhe von	

Ergebnishaushalt

Produktkonto /Teilhaushalt:		Ertrag in Höhe von	
Produktkonto /Teilhaushalt:		Aufwand in Höhe von	

Finanzhaushalt

Produktkonto /Teilhaushalt:		Einzahlung in Höhe von	
Produktkonto /Teilhaushalt:		Auszahlung in Höhe von	

Erläuterungen zu den finanziellen Auswirkungen für das Folgejahr/ für Folgejahre (bei Bedarf):

3. Investitionsprogramm

	Die Maßnahme ist keine Investition
	Die Maßnahme ist im Investitionsprogramm enthalten
	Die Maßnahme ist eine neue Investition

4. Die Maßnahme ist:

	neu
	freiwillig
	eine Erweiterung
	Vorgeschrieben durch:

Anlage/n:

Der Bürgermeister

(Diese Vorlage wurde maschinell erstellt und ist ohne Unterschrift gültig.)



Verkehrsentwicklungsplan Hansestadt Wismar

Aufgabenstellung

1. Veranlassung und Ausgangssituation

Die Hansestadt Wismar hat erstmalig in den Jahren 1995 bis 1997 einen Verkehrsentwicklungsplan erarbeiten lassen. Dieser wurde zwar einerseits nicht formal durch die Bürgerschaft beschlossen, bildete aber die Grundlage für die Entwicklung des Verkehrssystems mit deutlicher Ausrichtung auf die Verkehrsinfrastrukturen. In den Folgejahren konnten wichtige Maßnahmen aus dem VEP realisiert werden, die insbesondere dazu führten, dass die Hansestadt Wismar heute über ein weitgehend leistungsfähiges Straßennetz verfügt. Aufbauend auf den erwarteten verkehrlichen Wirkungen der Großmaßnahmen der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit – hier sind vor allem die A 20 sowie die A 14 zu nennen – wurden weitere wichtige Maßnahmen konzipiert. Insbesondere sind zu benennen:

- Osttangente in Verlängerung der A 14 (Zubringer Haffeld/ Poel) → realisiert
- Westtangente der B 106 mit Anbindung Lübsche Burg → realisiert
- ZOB an der Bahnhofstraße → realisiert
- Verschiedene Verkehrslösungen im Altstadtbereich → realisiert
- Straßenunterführung Poeler Straße → in Bau/Fertigstellung vsl. I. Quartal 2023

In den vergangenen Jahren wurde der ruhende Verkehr im Innenstadtbereich vollständig neu geordnet. Auf der Grundlage eines umfassenden Konzeptes wurde die Bewirtschaftung im Altstadtbereich und an dessen Peripherie erheblich ausgeweitet. Das statische Parkleitsystem wurde in diesem Zusammenhang 2017 fortgeschrieben. Das Konzept wurde zweifach evaluiert und fortgeschrieben und scheint in seinen Grundzügen auch weiterhin zukunftsfähig zu sein. Dies schließt jedoch eine Weiterentwicklung des Konzeptes unter Berücksichtigung der aktuellen und ggf. weiteren zukünftigen Herausforderungen nicht aus.

Mit der Niederlassung des Stammsitzes des neuen Werftenverbundes MV-Werften GmbH in Wismar und den daraus resultierenden Absichten zur Entwicklung der Wismarer Werft ergaben sich 2017 plötzlich neue verkehrliche Anforderungen. Diese wurden in einer Untersuchung zum maritimen Wirtschaftsstandort Wismar vertieft, welche neben Aussagen zum Bereich der Werft und des Westhafens auch das Haffeld mit betrachtete.

Aus dieser Untersuchung resultieren ebenfalls Maßnahmen mit gesamtstädtischer Bedeutung, von denen insbesondere der Neubau der Tangente B 1 (zusätzliche Anbindung der Werft über den Knotenpunkt An der Lübschen Burg/ Lübsche Straße) hervorzuheben ist.

Trotz dieser umfassenden Aktivitäten ergeben sich zahlreiche Fragestellungen, deren Beantwortung bzw. die daraus resultierenden Maßnahmen und Strategien sinnvollerweise in einem integrierten Verkehrsentwicklungsplan für das Stadtgebiet der Hansestadt Wismar zusammenzuführen sind. Dieses ist Gegenstand der nachfolgenden Aufgabenstellung. Insbesondere erwartet der Auftraggeber Antworten auf folgende Fragestellungen:

- ➔ Mit welcher Entwicklung von Mobilität und Verkehr kann in den nächsten Jahren gerechnet werden? Welchen Einfluss darauf haben allgemeine Trends (z.B. aktuelle technische Entwicklungen) sowie die konkrete Stadtentwicklung?
- ➔ Wie sind die Wismarer derzeit mobil und welche Potenziale für die verstärkte Nutzung des Umweltverbundes werden für die Zukunft gesehen?
- ➔ Mit welchen Maßnahmen kann die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes gewährleistet und z.B. die Überlastung des Altstadtringes vermieden werden?
- ➔ Wie kann auf dem nördlichen Innenstadtring ein flüssiger aber ebenso verträglicher Verkehrsablauf organisiert werden (Reduktion der Trennwirkung zwischen Altstadt und Hafen)?
- ➔ Welche öffentlichen Räume bedürfen einer dringenden Umgestaltung?
- ➔ Welche Leistungsfähigkeitsengpässe entstehen in der Prognose und wie ist darauf zu reagieren?
- ➔ Wie ist das Radverkehrsnetz zu entwickeln? Welche weiteren Maßnahmen dienen der Stärkung des Alltagsradverkehrs?
- ➔ Welche speziellen touristischen Anforderungen sind im Radverkehr zu berücksichtigen?
- ➔ Mit welchen Maßnahmen können die maßgeblichen Fußgängerachsen weiter gestärkt werden (Querungshilfen, Barrierefreiheit, Stadtoasen als Aufenthaltsbereiche, ...)
- ➔ Entspricht der derzeitige ÖPNV auch den zukünftigen Anforderungen?
- ➔ Welche besonderen Anforderungen an Mobilität und Verkehr bestehen im Altstadtbereich?
- ➔ Können in der Altstadt Ansätze innovativer City-Logistik praktiziert werden?
- ➔ Wie ist ein verträgliches Miteinander aller Verkehrsarten im Innenstadtbereich noch besser zu organisieren?
- ➔ Gibt es weitere Entlastungsmöglichkeiten der Innenstadt?
- ➔ Wie kann die Verwaltung (einschließlich der Eigenbetriebe) Vorreiter bei innovativer Mobilität sein (elektr. Dienstfahrzeuge, Nutzung Car-Sharing, ...)?

Diese Fragen stellen nur eine erste Übersicht der aufgelaufenen Problemstellungen dar. Es wird vom Auftragnehmer erwartet, dass er auf der Grundlage der Analysen, Bewertungen und Prognosen weitere relevante Problemstellungen herausarbeitet und dafür Lösungsansätze entwickelt.

2. Struktur des Arbeitsprozesses und Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Struktur der Bearbeitung des VEP ist folgendermaßen vorgesehen:



Grafik 1: Prozessbeteiligte

Das **Bearbeitungsteam** besteht aus dem Bauamt als Vertreter des Auftraggebers und dem Auftragnehmer. Das Hinzuziehen einer externen Projektsteuerung bleibt dem Auftraggeber vorbehalten. Die Kontrolle der zielgerichteten Bearbeitung des VEP erfolgt innerhalb von internen Beratungen des Bearbeitungsteams. Diese werden in einem Abstand von einem bis maximal drei Monaten im kleinen Kreis durchgeführt (variiert im Laufe der Bearbeitung). Maßgebliche Inhalte sind im Regelfall:

- Kontrolle des bisherigen Arbeitsstandes
- Fachlich inhaltliche Diskussion und Austausch mit dem Auftraggeber
- Vorbereitung anstehender Veranstaltungen (begleitender Arbeitskreis/ Öffentlichkeit)
- Auswertung der Veranstaltungen/ Ableitung von Festlegungen für den weiteren Prozess

Der Auftragnehmer hat über die Projektlaufzeit von zunächst 10 Beratungen auszugehen.

Im **begleitenden Arbeitskreis** sind Verbände, Akteure, ausgewählte Bürger, aber auch Vertreter der Kommunalpolitik vertreten (ca. 25 Personen). Hier maßgebliche Ergebnisse und Zwischenschritte durch den Auftragnehmer vorgestellt und diskutiert sowie Anregungen/ Empfehlungen für die weitere Bearbeitung gegeben. Für den Arbeitskreis ist über die Projektlaufzeit von sechs Zusammenkünften mit einer Dauer von ca. drei Stunden auszugehen. Der Auftragnehmer ist zumindest mit dem Projektleiter (oder ausnahmsweise dessen Stellvertreter) und thematisch relevanten Mitarbeitern zugegen und protokolliert die Ergebnisse.

Reine verwaltungsinterne Abstimmungen erfolgen im bereits etablierten **Lenkungskreis**, in welchem alle relevanten Ämter vertreten sind. Es sind jedoch Zuarbeiten zu erforderlichen Entscheidungen zu gewährleisten. Bei Bedarf und auf Anforderung des AG ist auch die Teilnahme erforderlich. Dafür sind optional die Kosten für die Teilnahme an einem Termin inkl. der dafür erforderlichen Aufwendungen, Reise- und Nebenkosten etc. zu benennen.

Die **Information der Bürgerschaft** erfolgt grundsätzlich durch die Verwaltung. Für die Unterstützung der Verwaltung sind durch den Auftragnehmer voraussichtlich vier Termine in der Bürgerschaft bzw. ihren Ausschüssen vorzusehen (Vorstellung von Zwischenständen bzw. Ergebnissen). Für die Teilnahme an zusätzlichen Terminen (auf Anforderung des AG) sind die Aufwendungen je Termin inkl. der dafür erforderlichen Aufwendungen, Reise- und Nebenkosten etc. optional zu benennen.

Für den Prozess der Aufstellung des VEP ist eine **Beteiligung der breiten Öffentlichkeit** vorgesehen. Die Beteiligung zum Gesamt-VEP soll zumindest folgende Termine beinhalten:

- ➔ Auftaktveranstaltung (erste Analysen, Prozessgestaltung, Ziele des VEP, Erwartungen der Bürger),
- ➔ Veranstaltung zu maßgeblichen Strategien und Maßnahmen („Ideen austauschen“)
- ➔ Abschlussveranstaltung (Ergebnisvorstellung).

Der Auftragnehmer hat im Rahmen der Veranstaltungen den fachlichen Input aus dem Bearbeitungsprozess heraus zu organisieren (ein oder mehrere Vorträge), Informationsmaterialien zu erstellen (Plakate/ Faltblätter), aktiv an der Diskussion teilzunehmen und die Ergebnisse zu dokumentieren. Zusätzlich zu diesen Veranstaltungen sind mindestens zwei weitere Workshops einzuplanen, die sich thematisch der Altstadt oder anderen spezifischen Themen widmen.

Alle Veranstaltungen sind mit einem Zeitfenster von ca. drei Stunden bis maximal vier Stunden am späten Nachmittag/ frühen Abend einzuplanen. Es steht dem Bieter frei, weitere Veranstaltungen/ Beteiligungsformate anzubieten.

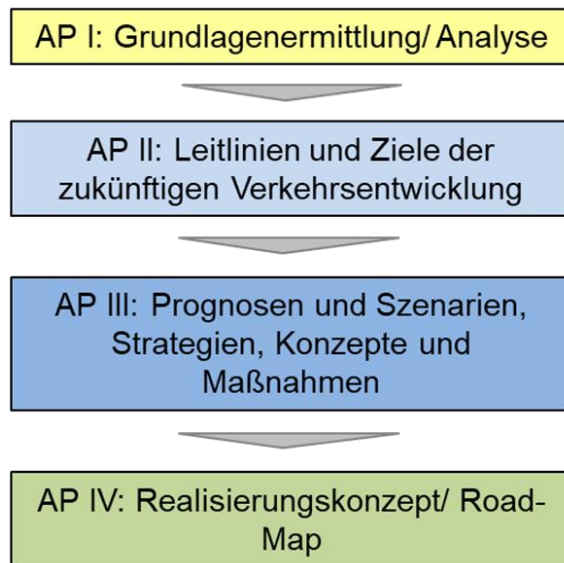
Die Organisation/ Bereitstellung von Räumlichkeiten für die Veranstaltungen sowie ggf. von Tagungsgetränken etc. obliegt grundsätzlich dem Auftraggeber.

Es werden vom Bieter Hinweise dazu erwartet, wie die Öffentlichkeitsarbeit auch bei eventuellen Corona bedingten Einschränkungen durchgeführt werden kann und welche Auswirkungen das auf das Honorar hat.

3. Arbeitsprogramm

3.1 Grundsätzliches

Das Arbeitsprogramm gliedert sich in vier inhaltliche Arbeitspakete sowie weitere Arbeitspakete mit rein formalen Bestandteilen. Die anzubietenden Leistungen sind grundsätzlich in dieser Struktur zu gliedern. Es ist eine stufenweise Beauftragung vorgesehen. Dabei erfolgt die Beauftragung der AP III und IV erst nach Vorliegen des Beschlusses zu AP II Leitlinien und Ziele.



3.2 Arbeitspaket I – Grundlagenermittlung/ Analyse

Arbeitspaket I beinhaltet zunächst die Aufarbeitung aller Grundlagen für den VEP. Dazu gehören insbesondere Stadt- und Bevölkerungsentwicklung, Flächennutzung, Entwicklung von Wirtschaft und Tourismus, etc. Die Beschreibung der aktuellen Situation zu Mobilität und Verkehr umfasst die Erarbeitung von Analysen zu den verschiedenen Verkehrsträgern und weiteren Aspekten/ Handlungsfeldern. Dazu hat sich der Auftragnehmer einen planerischen Überblick über die verkehrliche Bestandssituation hinsichtlich Mobilität und Verkehr zu verschaffen, bei Erfordernis ergänzende Verkehrserhebungen durchzuführen und die bestehende Situation umfassend zu bewerten. Im Ergebnis ist ein Defizitkatalog aufzustellen und maßgebliche Handlungserfordernisse herauszuarbeiten, die zum späteren Zeitpunkt auf der Grundlage der Ziele und Prognosen weiter ergänzt werden. Dabei ist der Besonderheit der Hansestadt Wismar als touristischen Schwerpunkt mit besonderen saisonalen Herausforderungen und der Besonderheit des UNESCO-Welterbes der historischen Altstadt gebührend Rechnung zu tragen.

Zu den einzelnen Schwerpunkten der Analysen können folgende Hinweise gegeben werden:

Grundfragen der Mobilität

Die letztmalige Erfassung der Mobilität der Bewohner der Hansestadt Wismar fand 1995 im Rahmen der Erarbeitung des damaligen VEP statt. Mit dem VEP 2035 sollen auch die Grundlagen der Mobilität im Rahmen einer Haushaltbefragung zum Mobilitätsverhalten erneuert werden. Dabei wird größter Wert auf die Qualitätssicherung der Befragung, die Erzielung einer ausreichenden Stichprobe sowie einer weitgehenden Vergleichbarkeit der (Kern-) Ergebnisse mit dem System repräsentativer Verkehrserhebungen (SrV) 2018 gelegt. Methodische Abweichungen in der Befragungsdurchführung sind mit entsprechender Begründung möglich. Hierzu wird eine kurze und prägnante Beschreibung seitens des Bieters erwartet.

Optional sind vom Bieter separate Bausteine zur Erfassung der Mobilität von Pendlern und Urlaubern anzubieten. Diese sollten sich nicht in der Beschreibung der Mobilität erschöpfen, sondern auch Einstellungen/ Motivationen zur Verkehrsmittelwahl beinhalten, um gezielte Ansatzpunkte für eine veränderte Verkehrsmittelwahl herausarbeiten zu können. Dabei ist jedoch darauf zu achten, die Befragungen nicht zu überfrachten.

Fußgängerverkehr

Im Rahmen des VEP sind die wichtigsten Achsen für den Fußgängerverkehr insbesondere hinsichtlich der Aspekte Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit herauszuarbeiten und zu analysieren. Diese beziehen sich auf den Schwerpunkt Innenstadt, jedoch sollte die Methodik so angelegt werden, dass weitere besonders wichtige Achsen ebenfalls erkannt und analysiert werden. Dabei wird aber keine flächendeckende Aufnahme der Verkehrsanlagen für den Fußgängerverkehr für die Gesamtstadt oder die Altstadt erwartet. Der Bieter soll im Angebot aufzeigen, wie er entsprechende Informationen zu gewinnen gedenkt.

Radverkehr

Die Qualifizierung des Radverkehrsnetzes und seine Verknüpfung mit der Region sowie die Aufwertung des Radverkehrs in seiner Gesamtheit stellen einen wichtigen Schwerpunkt des VEP dar. Dementsprechend wird eine differenzierte Analyse und Bewertung erwartet, die sowohl das Radverkehrsnetz als auch alle anderen radverkehrsrelevanten Aspekte umfasst. Seitens des Bieters ist darzulegen, wie er gedenkt maßgebliche Akteure und/ oder die Öffentlichkeit in die Bestandsanalyse und Bewertung so einzubeziehen, dass sie ihr örtliches Wissen einbringen können und auch an der Konzepterarbeitung teilhaben. Das Netz ist differenziert zu erfassen und in seiner Bedeutung gemäß Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) darzustellen. Auch eine Erfassung maßgeblicher Abstellanlagen an wichtigen Orten wird erwartet. Für besonders wichtige mit dem AG abgestimmte Radverkehrsachsen sind die erkannten Probleme in einem Übersichtslageplan zu verorten. Angaben zu derzeitigen Radverkehrsströmen liegen nicht vor. Sofern der

Bieter der Auffassung ist, dass er diesbezügliche Angaben für eine qualitativ hochwertige Bearbeitung benötigt, sollte dies im Angebot begründen und Leistungen zur Ermittlung der von ihm als sinnvoll angesehenen empirischen Grundlagen optional anbieten.

Öffentlicher Personennahverkehr

Für den ÖPNV wurde 2019 eine differenzierte Potenzialanalyse für den Stadtbusverkehr durch den Landkreis Nordwestmecklenburg erstellt, in welcher auf der Grundlage differenzierter raumstruktureller und verkehrlicher Analysen verschiedene Varianten eines zukünftigen Liniennetzes entwickelt wurden. Zum 01.06.2023 tritt voraussichtlich der neue Fahrplan in Kraft. Im Rahmen der Erarbeitung des VEP ist der neue Fahrplan zu sichten und auf Passfähigkeit zu den zukünftigen Entwicklungen bis 2035/ 2040 sowie den im Rahmen des VEP zu entwickelnden integrierten Strategien und Maßnahmen abzugleichen.

Straßennetz und fließender Kfz-Verkehr

Die Analysen zum Straßennetz und zum Kfz-Verkehr erfolgen unter vergleichsweise schwierigen äußeren Rahmenbedingungen. Im Zuge der Poeler Straße wird eine Unterführung unter die Bahngleise errichtet. Die Freigabe des Bauwerkes erfolgt voraussichtlich im I. Quartal 2023. Zudem ist die Hochbrücke im Zuge der Landesstraße L12 für Lkw > 12t seit einigen Jahren gesperrt. Ein Neubau der Brücke befindet sich in Vorbereitung, kann aber zeitlich noch nicht terminiert werden.

Deshalb sollen die Analysen auf einen weitgehend ungestörten Netzzustand aus 2015/ 2016 zurückgreifen (mit Ausnahme der Tonnagebeschränkung der Hochbrücke und der Poeler Straße), der durch umfangreiche Verkehrszählungen dokumentiert ist. Für ergänzende Verkehrszählungen im Hauptverkehrsstraßennetz ist ein optionales Angebot je Knotenpunkt/ Querschnitt vorzulegen (pauschal über jeweils 12/ 24 Stunden mit Erfassung aller Verkehrsarten außer Fußgängern).

Die Verkehrszählungen wurden seinerzeit zum Aufbau und zur Kalibrierung eines Verkehrsmodells für Wismar genutzt, welches für die Bearbeitung des VEP Wismar indirekt zur Verfügung steht. Das Verkehrsmodell wurde durch ein Ingenieurbüro erstellt, welches auch die weiterführenden Berechnungen übernimmt. Dem Auftragnehmer werden zunächst folgende Unterlagen zur Verfügung gestellt:

- Zählraten in Rohform (ggf. Nachbearbeitung erforderlich)
- Verkehrszelleneinteilung
- Strukturdaten der Verkehrszellen in Analyse und Prognose 2030 (insbesondere Einwohner und Beschäftigte)
- Belastungspläne des Straßennetzes 2016 (DTV w5 und SV w5)
- Auswertungen zu Verkehrsströmen (Quantifizierung Binnen-, Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr sowie bis zu fünf Stromspinnen für vom Auftragnehmer benannte Querschnitte)

Belastungspläne des Straßennetzes 2030 für den Prognosenullfall 2030 und den Vorzugsplanfall mit Tangente B1 aus der Untersuchung zum maritimen Wirtschaftsstandort

Leistungsfähigkeitsanalysen (sofern nicht bereits in den vorhergehenden Untersuchungen erfolgt) können auf der Grundlage der Zählraten und bei Erfordernis auch durch Bereitstellung von Knotenpunktbelastungen aus dem Modell erfolgen.

Die Leistungen zum Straßennetz enthalten die im Allgemeinen im Rahmen eines VEP erforderlichen Analysen und Bewertungen, insbesondere sind zu benennen (nicht abschließend):

- Beschreibung des grundsätzlichen Straßenzustandes und des Netzausbaus
- Funktionale Gliederung/ Einstufung nach RIN
- Verkehrsorganisation und Ausstattung (einschließlich Darstellung gebietsbezogener Verkehrsberuhigungsmaßnahmen wie Tempo-30-Zonen und verkehrsberuhigter Bereiche)
- Verkehrsmengen
- Erkennbare Konflikte mit umweltbezogenen (insbesondere Lärm) und städtebaulichen Zielstellungen
- Leistungsfähigkeitsdefizite
- Verträglichkeitskonflikte (insbes. mit dem Fuß und Radverkehr) und Verkehrssicherheit
- Konflikte des öffentlichen Raumes mit den verkehrlichen Funktionen, etc.

Ruhender Verkehr

Für den ruhenden Verkehr in der Altstadt und an ihrer Peripherie ist aufbauend auf umfangreichen Analysen der Nutzung und Auslastung im Jahr 2005 ein Parkraumkonzept entwickelt und sukzessive umgesetzt worden. Dieses umfasste insbesondere eine räumlich differenzierte Priorisierung von Nutzergruppen, daraus resultierend die flächendeckende Bewirtschaftung im Altstadtbereich und an seiner Peripherie sowie ergänzende Maßnahmen zur Kompensation verschiedener Wirkungen. In den Folgejahren wurde eine zweifache Evaluierung mit umfangreichen Erhebungen vorgenommen, in deren Ergebnis insbesondere Neufestlegungen zu den Saisonzeiten und Gebührenanpassungen erfolgten. Unabhängig von dieser Aufgabe ist beabsichtigt, ein dynamisches Parkleitsystem in der Hansestadt Wismar zu etablieren.

Aufgabe im Rahmen des VEP ist es insbesondere, eine erneute Evaluierung durchzuführen, wofür in der Analyse die Auslastung der Altstadt (differenziert nach einzelnen Straßenabschnitten) und der peripheren Stellplätze im Zeitbereich 06.00 bis 21.00 Uhr zu erfassen ist, sowohl an einem Normalwerktag als auch an einem Werktag in den Sommerferien. Darüber hinaus sind an einem Sonnabend in den Ferienzeiten ergänzende Erhebungen durchzuführen.

Die Analysen sollen einen Vergleich mit den vorhergehenden Auswertungen ermöglichen. In der Summe sind in der Altstadt und ihrem Umkreis ca. 3.500 Stellplätze zu erfassen. Es wird davon ausgegangen, dass Kennzeichenerhebungen im ruhenden Verkehr nicht erforderlich sind, da außer den Bewohnern keine Dauerparker mehr in der Altstadt vorhanden sein dürften. Analysen zur Dauer der Parkvorgänge sind ausschließlich auf der Grundlage der Parkscheinverkäufe sowie der Daten der Kassenautomaten der Parkhäuser/ beschränkten Parkplätze vorzunehmen. Neben

dem eigentlichen Altstadtbereich werden auch Aussagen für weitere potenzielle Problembereiche erwartet.

Maritimer Verkehr mit seinen Auswirkungen

Es sind die besonderen Belange, die durch den Schiffs-, Fähr-, Kreuzfahrt- und Werftverkehr induziert werden, zu berücksichtigen und qualitativ zu beschreiben.

Verkehrssystemmanagement/ Mobilitätsmanagement/ innovative Ansätze

Die Analyse soll auch dieses Themenfeld überstreichen, auch wenn sich hier voraussichtlich nur wenige Ansatzpunkte im Bestand ergeben. Vom Bieter werden Vorschläge dazu erarbeitet, wie er sich einen Überblick über den Stand des betrieblichen Mobilitätsmanagements in großen Wismarer Unternehmen sowie sonstige Ansätze des Verkehrs- und Mobilitätsmanagements verschaffen kann.

Untersuchungsschwerpunkt Altstadt

Die als UNESCO-Welterbe eingestufte Altstadt ist vertiefend zu untersuchen. Hier liegen nur sehr wenige Erkenntnisse zu den Verkehrsmengen und Verkehrsströmen vor. Idealerweise werden Querschnittzählungen und Kennzeichenerfassungen des fließenden Kfz-Verkehrs so miteinander kombiniert, dass Aussagen sowohl zu den Verkehrsbelastungen der zu- und abführenden Straßen als auch zu eventuellen Durchgangsverkehrsströmen in ausgewählten Relationen vorliegen (maximal fünf Querschnitte für die Kennzeichenerfassung). Die Verkehrszählungen sollen weitgehend einen Zeitraum von 06.00 bis 19.00 Uhr abbilden (zumindest an den Querschnitten der Kennzeichenerfassung), für weitere Querschnitte sind Zählungen zwischen 15.00 und 19.00 Uhr ausreichend. Die Zählungen sind an einem Normalwerktag und an einem Werktag in den Sommerferien durchzuführen, die Kennzeichenerfassung nur an einem Normalwerktag. Bei den Zählungen sind die verschiedenen Fahrzeugarten zu erfassen, dabei wird auch großer Wert auf die Erfassung des Radverkehrs gelegt. Neben den Zufahrtsstraßen sollte auch die Südseite des Marktes miterfasst werden. Eine Zählstelle ist als 24-Stunden-Zählstelle anzulegen, so dass Ganglinien generiert und Hochrechnungen vorgenommen werden können.

Bei den konzeptionellen Ausarbeitungen wird es u.a. auch um die Frage gehen, ob moderne Konzepte der City-Logistik (Mikro-Depots und Verteilung über Lastenfahrräder/ Elektrokleinstfahrzeuge etc.) in der Altstadt von Wismar etabliert werden können. Deshalb ist seitens des Bieters im Angebot darauf einzugehen, mit welchen methodischen Ansätzen der derzeitige Lieferverkehr in seiner Größenordnung sowie zeitlichen und räumlichen Verteilung erfasst werden kann. Ggf. ist hier eine direkte Ansprache der Gewerbetreibenden in der Altstadt hilfreich.

Bewertung und Ableitung von Herausforderungen

Die Erkenntnisse aus den Analysen sind in einem Defizitkatalog zusammenzustellen. Die erkannten Herausforderungen für die Erarbeitung der Strategien, Konzepte und Maßnahmen des VEP sind zusammenzustellen. Die Ergebnisse des Arbeitspaketes I sind in einem separaten Zwischenbericht zusammenzustellen.

3.3 Arbeitspaket II – Leitlinien und Ziele

Unter Berücksichtigung der bereits in der Analyse erkannten Mängel sowie der zukünftigen Herausforderungen sind Leitlinien und Ziele für die Entwicklung von Mobilität und Verkehr in Wismar zu entwickeln. Dabei sind die grundlegenden Zielstellungen der 3. ISEK-Fortschreibung sowie ggf. weiterer Rahmenpläne aufzugreifen und für den Bereich Verkehr weiter zu differenzieren.

Die Ziele sind jeweils mit geeigneten Kriterien bzw. Indikatoren zu untersetzen, anhand derer bei zukünftigen Evaluierungen die Umsetzung des VEP und die Einzelzielerfüllung beschrieben werden können. Die Ziele sind mit dem begleitenden Arbeitskreis zu diskutieren und sollen durch die Bürgerschaft als Grundlage für die Entwicklung von Strategien, Konzepten und Maßnahmen beschlossen werden.

3.4 Arbeitspaket III – Prognosen und Szenarien, Strategien, Konzepte und Maßnahmen

Im Arbeitspaket III sind zunächst die Grundlagen der bereits erarbeiteten **Verkehrsprognose** hinsichtlich ihrer weiteren Verwendbarkeit zu prüfen (Bereitstellung der Strukturdaten aus dem bisherigen Verkehrsmodell durch den AG). Insofern sich das Erfordernis einer Aktualisierung ergibt, sind die strukturellen Grundlagen in Abstimmung mit dem AG zu überarbeiten (Strukturdatensätze für Bevölkerung nach Verkehrszellen und Arbeitsplätzen nach Verkehrszellen). Die Überarbeitung der Nachfrageprognose selbst wird durch die Stadtverwaltung separat bei Dritten beauftragt. Die Ergebnisse werden dem Auftragnehmer in Form eines aktualisierten Prognose-nullfalles zur Verfügung gestellt.

Derzeit wird nicht davon ausgegangen, dass Strukturdatenszenarien entstehen, also unterschiedliche Bebauungsstrukturen zu betrachten sind. Unabhängig davon wird dem Bieter frei gestellt, die Entwicklung und Diskussion von Szenarien als Planungsinstrument anzubieten (ggf. als optionaler Baustein). Dabei kann auch nach im Verkehrsmodell zu berechnenden oder rein qualitativ zu diskutierenden Szenarien unterschieden werden.

Auf der Grundlage der Erkenntnisse aus den Arbeitspaketen I und II sind schließlich für alle relevanten Handlungsfelder integrierte Strategien, Konzepte und Maßnahmen zu entwickeln. Dieser Teil stellt den umfangreichsten bei der Erarbeitung des VEP dar. Es sind Teilkonzepte nach Ver-

kehrarten/ Handlungsfeldern zu konzipieren und schließlich zu einem integrierten Gesamtkonzept zusammenzuführen. Insbesondere werden Aussagen zu folgenden Aspekten (Liste nicht abschließend!) erwartet, wobei die durch den VEP zu beantwortenden Fragestellungen zu beachten sind:

➔ Grundsätzliche Trends der **Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung und Äußere Anbindung Wismars**

- Maßnahmen im Zusammenhang mit der Hafen- und Werftentwicklung (Fahrrinne etc.)
- Anforderungen an die zukünftige Anbindung im SPV/ SPNV
- Hierbei ist insbesondere auch auf potenzielle touristische Entwicklungen und daraus resultierende Anforderungen einzugehen

➔ Strategien und Konzepte zur Förderung des **Fußverkehrs**

- Grundfragen der Förderung der Nahmobilität
- Definition von gewollten und erreichbaren Standards
- Vorschläge zur Entwicklung besonders wichtiger Fußwegeachsen (u.a. Berücksichtigung der Stadtteil-Verbindungen, großer Arbeitgeber,...)
- Schließung von Netzlücken, Querungen des Straßenhauptnetzes Behebung sonstiger Schwachstellen etc.
- Schulwegsicherung
- Erweiterung der Barrierefreiheit, etc.

➔ Entwicklung des **Radverkehrssystems**

- Definition/ Ableitung des Haupt- und Nebennetzes
- Betrachtungen zu potenziellen Radschnellwegen
- Netzergänzungen und Schließung von Netzlücken
- Behebung erkannter Schwachstellen
- Vorschläge zur Erhöhung der Verkehrssicherheit an kritischen Stellen
- Weiterentwicklung bestehender Routen (innerhalb der Stadt sowie im Stadt-Umland-Verkehr)
- Bereitstellung von attraktiven Abstellmöglichkeiten, Weiterentwicklung Bike+Ride-Angebot
- Beseitigung von Nutzungshemmnissen
- Aufzeigen von Einsatzmöglichkeiten von Lastenrädern zur Verlagerung des Liefer- und Wirtschaftsverkehrs etc.
- Vorschläge für die Durchführung von Radverkehrskampagnen
- Elektromobilität/ Potenziale des elektrischen Radverkehrs

➔ **Öffentlicher Personennahverkehr**

- Über den aktuellen Nahverkehrsplan hinausreichende Entwicklungsperspektiven
- Konformität mit den weiteren Überlegungen des VEP
- Prioritäten beim barrierefreien Ausbau der Haltestellen
- Bewertung und ggf. Ergänzung der bisherigen Maßnahmen

Straßennetz und fließender Kraftfahrzeugverkehr

- Zusammenstellung und Beschreibung des Prognosenullfalles (Netzkonfiguration)
- Bewertung der Verkehrsmengenentwicklung im Prognosenullfall (Berechnung durch Dritte und Bereitstellung der Berechnungsergebnisse für den DTV w5)
- Herausarbeitung ggf. in der Prognose entstehender Defizite
- Entwicklung von integrierten Maßnahmen zur Netzentwicklung zur Beseitigung der in der Analyse und Prognose erkannten Defizite und Problembereiche
- Maßnahmen zur Gewährleistung einer ausreichenden Verkehrsqualität
- Zusammenstellung von Netzfällen und Übergabe an das berechnende Büro (einschließlich ggf. erforderlicher Abstimmungen), Ansatz: fünf Netzfälle
- Rücknahme der Berechnungsergebnisse und Bewertung (anhand der Zielstellungen, ggf. Berechnung Leistungsfähigkeiten von Knotenpunkten, etc.)
- Entwicklung sonstiger Maßnahmenansätze für das Straßennetz (Ausbauerfordernisse, Rückbaupotenziale, Verkehrsberuhigung im Nebennetz, ...) und Darstellung in maßstäblichen Planskizzen wo sinnvoll
- Besondere Fragen des touristischen und Wirtschaftsverkehrs
- Zusammenführung der Ergebnisse zu einem Integrierten Konzept Straßennetz

→ Ruhender Verkehr

- Grundsätzliche Ansätze zur Fortschreibung des Parkraumkonzeptes für die Altstadt (keine differenzierte Fortschreibung, dies bliebe einem Folgeprojekt vorbehalten)
- Herausarbeitung derjenigen Gebiete, für die ggf. eigene Parkraumkonzepte zu erstellen sind → Benennung der jeweiligen Zielstellungen und Ansätze
- Zukünftige Bedeutung für Park- und Ride in Wismar
- Potenziale für Park&Ride

→ Verkehrssystemmanagement/ Mobilitätsmanagement/ innovative Ansätze

- Strategien zur vernetzten Steuerung der Verkehrsströme unter besonderer Berücksichtigung der Schwankungen im Urlaubsverkehr
- Empfehlungen zu LSA-Steuerungen und Möglichkeiten des Einsatzes Verkehrsrechner
- Etablierung von Sharing-Systemen
- Empfehlungen und Maßnahmen zur stärkeren Etablierung des Mobilitätsmanagements
- Besondere Anforderungen an die Verwaltung als Vorreiter im Mobilitätsmanagement
- Strategie Ladeinfrastrukturen für die Elektromobilität
- Technische Möglichkeiten und Einsatzmöglichkeiten Wechselwegweisung
- Sonstige innovative Ansätze

→ Maritimer Verkehr und dessen Auswirkungen

- Allgemeine Ansätze zur Abwicklung und Darstellen von Maßnahmenansätze der durch den maritimen Verkehr erzeugten Verkehre

➔ **Fokus Altstadt**

- Möglichkeiten der weiteren Entlastung und Verkehrsberuhigung im Altstadtkern
- Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion
- Entwicklung eines Konzeptes zur City-Logistik mit innovativen Elementen (Lastenräder, Elektrofahrzeuge, Mikrodepots, ...)
- Aufwertung ausgewählter öffentlicher Räume
- Maßnahmen zur Erhöhung Verträglichkeit und Miteinander der Verkehrsarten im Altstadtkern sowie zur Regulierung von Unverträglichkeiten

3.5 Arbeitspaket IV – Realisierungskonzept/ Road-Map

Die in AP III entwickelten Maßnahmen sind hinsichtlich ihrer Zielbeiträge zu den in AP II herausgearbeiteten Zielen zu bewerten, mit Zeithorizonten und groben Kosten zu versehen, zu ordnen und zu priorisieren. Mit dem Realisierungskonzept soll der Kommunalpolitik und der Verwaltung ein Instrument an die Hand gegeben werden, welches in kompakter Form eine schnelle Übersicht über die aktuellen und kommenden Aufgaben, Maßnahmen und Projekte ermöglicht.

Im Arbeitspaket IV ist zudem ein Konzept für das Monitoring/ Evaluierung des VEP zu entwickeln, um die Kontrolle der Umsetzung zu ermöglichen und die eintretenden Wirkungen mit den Zielen des VEP abzugleichen.

3.6 Mitwirkung an Terminen/ Öffentlichkeitsarbeit

In der Kalkulation ist zunächst von folgenden Terminen auszugehen:

- bis zu 10 Arbeitsberatungen beim Auftraggeber (davon je 5 in den Stufen I/ II und den Stufen III/ IV)
- vier Termine zur Vorstellung von Arbeitsergebnissen/ Mitwirkung an der Beschlussfassung in der Bürgerschaft und ihren Ausschüssen (davon je 2 in der Stufe II und der Stufe IV)
- sechs Termine im begleitenden Arbeitskreis (davon je 3 in den Stufen I/ II und den Stufen III/ IV)
- drei Öffentlichkeitstermine für den Gesamt-VEP (davon einer in den Stufen I/ II und zwei den Stufen III/ IV)
- zwei workshopartige Termine zum Untersuchungsgebiet Altstadt (davon je 1 in den Stufen I/ II und den Stufen III/ IV)

Der Auftragnehmer ist zumindest mit dem Projektleiter (oder ausnahmsweise dessen Stellvertreter) und thematisch relevanten Mitarbeitern zugegen und protokolliert die Ergebnisse.

Die Dauer der Termine wird voraussichtlich vier Stunden zusammenhängender Fach- oder Öffentlichkeitsarbeit nicht überschreiten. Es sind die Kosten je Termin anzugeben. Abgerechnet

wird nach tatsächlicher Anzahl der Termine. Reise- und Übernachtungskosten sind zu inkludieren. Die Organisation von Räumlichkeiten, die Einladung sowie eventuelles Catering sind nicht Aufgabe des Auftragnehmers.

3.7 Sonstige Materialien

Für die begleitende Öffentlichkeitsarbeit sind vom AN folgende Materialien zu erstellen:

- drei Faltblätter im Format A4/ C6
- zwei Roll-Ups zu grundsätzlichen Aspekten des VEP
- je zwei Plakate spezifisch zusammen gestellt im Format A0 für die drei Phasen der Bürgerbeteiligung (sechs Plakate)

Vorgaben zum Corporate Design erfolgen seitens des Auftraggebers. Es sind jeweils die Einzelkosten (je Faltblatt/ Roll-Up/ Plakat) anzugeben.

3.8 Berichtslegung/ Dokumentation

Vom Auftragnehmer werden folgende Berichte erwartet:

- Bericht zur Methodik der Haushaltbefragung und den ausführlichen Ergebnissen (tabellarisch/ grafisch)
- Separater „Mobilitätssteckbrief“ mit Zusammenfassung der wichtigsten Eckdaten der Haushaltbefragung in allgemeinverständlicher Form
- Gesonderter Evaluierungsbericht zum ruhenden Verkehr
- Teilbericht AP I - Grundlagen/ Analyse (mit gekürzten Ergebnissen der Haushaltbefragung und der Ergebnisse der Evaluierung ruhender Verkehr)
- Teilbericht AP II – Leitlinien und Ziele
- Teilbericht AP III – Prognosen und Szenarien, Strategien, Konzepte und Maßnahmen
- Teilbericht AP IV – Realisierungskonzept

Alle Berichte sind als Vorabexemplar analog zweifach und als pdf-Datei vorzulegen und auf der Grundlage der Hinweise des AG bis zur Endfassung zu überarbeiten. Die Aufwendungen für die Berichtslegung sind in die einzelnen Arbeitspakete einzurechnen.

4. Sonstige Hinweise

4.1 Sonstige Angaben

Zeitplan

Dem Angebot ist ein Vorschlag für einen Zeitplan beizufügen. Der Auftraggeber geht von etwa 30 Monaten Bearbeitungszeit aus. Längere Zeitbedarfe sind sachlich zu begründen, auch eine begründete Verkürzung ist möglich. Als Bearbeitungsbeginn ist von April 2023 auszugehen.

Projektteam/ Personaleinsatzplan

Auf der Grundlage der in Stufe 1 des Verfahrens benannten Personen ist das Projektteam mit seinen personenbezogenen Aufgaben zu beschreiben.

Sonstiges

Im Weiteren wird auf die in Punkt 12 des Bewerberbogens benannten Kriterien verwiesen, zu denen im Angebotstext entsprechende Angaben zu machen sind.

4.2 Nutzung des Verkehrsmodells

Im Rahmen der Erarbeitung des „Verkehrskonzeptes zur Entwicklung des maritimen Wirtschaftsstandortes Wismar“ wurde bereits ein Verkehrsmodell verwendet, welches durch Fortschreibung eines im Auftrag der Straßenbauverwaltung erstellten Verkehrsmodells entstand. Dieses Modell liegt vor und ist nicht für Dritte frei verfügbar. Zur Aktualisierung der Prognose und der Berechnung von Netzfällen werden durch das Ingenieurbüro folgende Leistungen als Zuarbeit zum VEP erbracht:

- Bereitstellung der Verkehrszelleneinteilung und der Strukturdaten
- Zuarbeit von Verkehrsstromauswertungen und Stromspinnen im beschriebenen Umfang
- Überarbeitung der Verkehrsprognose (falls erforderlich) und Übergabe des Prognose-Nullfalles als Belastungsplot DTV w5 (nur Kfz-Verkehr)
- Ggf. Berechnung von Szenarien (ohne Strukturdatenänderung/ mit Änderung von modalen Einflüssen/ besonderen Festlegungen)
- Berechnung von bis zu fünf Netzfällen für Maßnahmen im Straßennetz und Übergabe der Ergebnisse als Belastungsplot DTV w5 sowie als Differenzplot zum Prognosenullfall

4.3 Übergabe der Unterlagen

Die Unterlagen und Ergebnisse sind in folgender Form dem Auftraggeber zu übergeben:

- Die Berichte sind jeweils zweifach in Papierform sowie digital als ungeschützte pdf-Datei zu übergeben.
- Die Ergebnisse der Haushaltbefragung sowie von Verkehrserhebungen sind als Excel-Dateien zu übergeben.

- Netzbezogene Darstellungen (Haupt- und Nebennetz des Radverkehrs, RIN-Einstufung Straßennetz) sind so zu erarbeiten und zurückzuführen, dass sie im Erfassungssystem (Archikart, CAIGOS) der Hansestadt Wismar unkompliziert und koordinatentreu mit allen Informationen eingelesen werden können

4.4 Honorarermittlung

Die Honorarermittlung soll durch den Bieter nach Einzelpositionen getrennt erfolgen und dargelegt werden. Die Zusammenfassung ist nach Arbeitspaketen einzureichen. Dabei sind auch die Stundensätze für die verschiedenen Kategorien der Bearbeiter anzugeben.

4.5 Nebenkosten

Für die angebotenen Leistungen sind alle erforderlichen Nebenkosten aufzuführen. Diese können pauschal oder als Prozentsatz ermittelt werden, ggf. auch mit einer gemischten Kalkulation.

4.6 Leistungen des Auftraggebers

In der Aufgabenstellung sind verschiedene Leistungen des Auftraggebers benannt. Werden weitere Leistungen erwartet, sind diese im Angebot zu beschreiben.

4.7 Zur Verfügung gestellte Unterlagen

Vom Auftraggeber werden zu Bearbeitungsbeginn folgende Unterlagen zur Verfügung gestellt:

- ISEK
- Ergebnisse der Verkehrsmodell-Rechnungen
- Parkraumbewirtschaftungskonzept
- Maritimes Verkehrskonzept
- Flächennutzungspläne und Bebauungspläne
- Planungen zu aktuellen Infrastrukturvorhaben