

Beschlussvorlage

Beschließendes Gremium:
Ausschuss für Mobilität

Leistungsbeschreibung für die Ausschreibung des NUMP

Beratungsfolge:

Öffentl. Status	Sitzungs- datum	Gremium
Ö	31.03.2022	Ausschuss für Mobilität

Sachverhalt:

Die Hansestadt Lüneburg hat beschlossen, einen Nachhaltigen Urbanen Mobilitätsplan (NUMP) aufzustellen, um ein Maßnahmenpaket und Handlungskonzept zur Erreichung einer zukunftsorientierten, nachhaltigen Mobilität in Lüneburg zu erhalten. Dieser NUMP soll in enger Abstimmung mit einem ebenfalls parallel zu erstellenden Gutachten des Landkreises für die Mobilität im Kreisgebiet entstehen. Auf die Vorlagen VO/9480/21, VO/09838/21 und VO/09933/22 hinsichtlich der Vorstellung, der Mittelbereitstellung und der Kooperation mit dem Landkreis Lüneburg wird verwiesen.

Um den Nachhaltigen Urbanen Mobilitätsplan gemeinsam mit dem Mobilitätsgutachten des Landkreises Lüneburg ausschreiben zu können (vgl. VO/09799/21), ist eine präzise und eindeutige Leistungsbeschreibung mit der Erwartungshaltung der Hansestadt Lüneburg als Auftraggeber notwendig. Die von der Verwaltung vorgeschlagene und mit dem Landkreis Lüneburg abgestimmte Leistungsbeschreibung ist als **Anlage** beigefügt.

Hierin wird beschrieben, welche Handlungsziele mit Hinblick auf unterschiedlichste Aspekte der Mobilität in der Hansestadt und den Verflechtungen mit dem Landkreis verfolgt werden sollten. Diese sind angelehnt an die Kernthemen, welche aus dem Prozess zur Entwicklung des Leitbildes der Hansestadt entwickelt worden sind:

- *Stadt des Miteinanders und Zusammenhalts*
- *Stadt der Umwelt- und Lebensqualität*
- *Stadt der Vielfalt und Lebendigkeit*
- *Stadt der Arbeit und Ideen*

Es werden insgesamt sieben Arbeitspakete (AP) definiert, welche strukturiert zu bearbeiten sind. Nähere Beschreibungen der Arbeitspakete sind in der Leistungsbeschreibung zu finden.

- 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: Kommunikation und Beteiligung
- AP 6: Dokumentation des Verfahrens und der Ergebnisse
- AP 7: Evaluation des Verfahrens und der Wirkungen

Es werden bewusst keine Maßnahmen genannt, welche aus dem Prozess hervorgehen sollen, da die Maßnahmen durch die Experten des Auftragnehmers auf Grundlage des Beteiligungsprozesses (AP 5) entstehen sollen. Die Leistungsbeschreibung ermöglicht zudem eine breite Ausgestaltungsmöglichkeit von Bürger:innenbeteiligung ohne strikte Vorgaben. Es ist eine Ausschreibung mit einem zweistufigen Verfahren geplant, in dessen erster Stufe die sich bewerbenden Büros eigene Konzepte vorstellen und deren Tauglichkeit begründen können. Auf diese Weise kann die Verwaltung von den Erfahrungen der Büros noch im Ausschreibungsprozess profitieren. Erst in der zweiten Stufe des Verfahrens wird es weitreichendere Vorgaben für alle Bewerber geben. Für die erste allgemeine Vergleichbarkeit von Preisstrukturen werden allerdings bereits jetzt gewisse Erwartungen zum Beispiel an die Häufigkeit und Größe verschiedener Treffen und Veranstaltungen kommuniziert.

Darüber hinaus ist definiert, welche Personen und Gremien das Projekt NUMP repräsentieren, bearbeiten und lenken.

Folgenabschätzung:

A) Auswirkungen auf die Ziele der nachhaltigen Entwicklung Lüneburgs

	Ziel	Auswirkung positiv (+) und/oder negativ (-)	Erläuterung der Auswirkungen
1	Umwelt- und Klimaschutz (SDG 6, 13, 14 und 15)	+	Förderung der klimagerechten Mobilität
2	Nachhaltige Städte und Gemeinden (SDG 11)	+	Nachhaltige Mobilität ist ein wichtiger Bestandteil der Stadtentwicklung
3	Bezahlbare und saubere Energie (SDG 7)		
4	Nachhaltige/r Konsum und Produktion (SDG 12)		
5	Gesundheit und Wohlergehen (SDG 3)		
6	Hochwertige Bildung (SDG 4)		
7	Weniger Ungleichheiten (SDG 5 und 10)		
8	Wirtschaftswachstum (SDG 8)		
9	Industrie, Innovation und Infrastruktur (SDG 9)	+	Weiterentwicklung der Infrastruktur hin zu Klimaanpassung

Die Ziele der nachhaltigen Entwicklung Lüneburgs leiten sich eng aus den 17 Nachhaltigkeitszielen (Sustainable Development Goals, SDG) der Vereinten Nationen ab. Um eine Irreführung zu vermeiden, wird durch die Nennung der UN-Nummerierung in Klammern auf die jeweiligen Original-SDG hingewiesen.

B) Klimaauswirkungen

a) CO₂-Emissionen (Mehrfachnennungen sind möglich)

Neutral (0): durch die zu beschließende Maßnahme entstehen keine CO₂-Emissionen

X Positiv (+): CO₂-Einsparung (sofern zu ermitteln): _____ t/Jahr

und/oder

Negativ (-): CO₂-Emissionen (sofern zu ermitteln): _____ t/Jahr

b) Vorausgegangene Beschlussvorlagen

Die Klimaauswirkungen des zugrundeliegenden Vorhabens wurden bereits in der Beschlussvorlage VO/_____ geprüft.

c) Richtlinie der Hansestadt Lüneburg zur nachhaltigen Beschaffung (Beschaffungsrichtlinie)

Die Vorgaben wurden eingehalten.

Die Vorgaben wurden berücksichtigt, sind aber nur bedingt anwendbar.

oder

X Die Beschaffungsrichtlinie ist für das Vorhaben irrelevant.

Finanzielle Auswirkungen:

Kosten (in €)

a) für die Erarbeitung der Vorlage: 39,00 €

b) für die Umsetzung der Maßnahmen: 250.000,00 € (siehe VO/09838/21)

c) an Folgekosten:

d) Haushaltsrechtlich gesichert:

Ja
Teilhaushalt / Kostenstelle: 35020
Produkt / Kostenträger: 54700104
Haushaltsjahr: 2022

e) mögliche Einnahmen:

Zuweisungen im Rahmen des React-Förderprogramms
„Perspektive Innenstadt“ in Höhe von voraussichtlich 90.000,00 €

Anlagen:

Leistungsbeschreibung zur Erarbeitung des NUMP

Beschlussvorschlag:

1. Der Mobilitätsausschuss stimmt der Leistungsbeschreibung in der vorgeschlagenen Fassung zu.

2. Er beauftragt die Verwaltung, das Vergabeverfahren in der beschriebenen Form einzuleiten.

Beratungsergebnis:

	Sitzung am	TOP	Ein-stimmig	Mit Stimmen-Mehrheit	lt. Be-schluss-	abweichende(r) Empf /Beschluss	Unterschr. des Proto-
--	------------	-----	-------------	----------------------	-----------------	--------------------------------	-----------------------

				Ja / Nein / Enthaltungen	vorschlag		kollf.
1							
2							
3							
4							

Beteiligte Bereiche / Fachbereiche:

DEZERNAT III

Fachbereich 3b - Klimaschutz, Nachhaltigkeit, Umwelt und Mobilität

Bereich 34 - Klimaschutz und Nachhaltigkeit



Leistungsbeschreibung
Nachhaltiger Urbaner Mobilitätsplan
Hansestadt Lüneburg

1. Anlass und Ziele

1.1 Ausgangssituation

Die Hansestadt Lüneburg, die Auftraggeberin (AG), ist eine attraktive Mittelstadt mit großem Wachstumspotenzial und eines von neun Niedersächsischen Oberzentren. Durch ihre Lage im Landkreis Lüneburg und der Metropolregion Hamburg erfährt sie große Pendlerströme, welche das Verkehrsaufkommen prägen. 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 Mobilitätsentwicklung, die Stadtentwicklung und die klima- und umweltpolitischen Anforderungen integriert betrachtet, ist dafür unerlässlich.

Ziel des *Nachhaltigen Urbanen Mobilitätsplans* (NUMP) ist es, eine mittel- bis langfristige Strategie zur Steuerung des gesamtstädtischen Straßen- und Schienenverkehrs sowie des Mobilitäts- und Pendler:innenverhaltens 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. Wichtige Teilaufgaben wurden bereits erarbeitet und bilden die Grundlagen für die weiteren Arbeitsschritte. Zeitlich versetzt erfolgt auch die Erarbeitung des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts (ISEK).

Bereits abgeschlossene Teilaufgaben:

- Radverkehrsstrategie Lüneburg 2025: Beschreibung und Ausbaupläne der Fahrradinfrastruktur
- Verkehrsentwicklungsplan 2013: Analyse aller verkehrsauslösenden Strukturen im Untersuchungsraum und Abschätzung der Entwicklung mit und ohne Bau der A39
- Erneuerung des Parkraumbewirtschaftungskonzepts

1.2 Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung

Die Ziele des NUMP werden zusammen mit dem Mobilitätsbeirat und dem städteübergreifenden Gremium Mobilitätsgrundsatzausschuss (MobGrA) entwickelt.

Zentrales Ziel der Mobilitätsplanung 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. Für diese und andere Aspekte des „guten Lebens in Lüneburg“ wurde ein Leitbild entworfen, das die Vision für ein modernes, gesundes und zukunftsfähiges Lüneburg beschreibt. Das Leitbild berücksichtigt die übergeordneten Programme und Perspektiven der Stadt-, Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung sowie zum Umwelt-, Klima und Gesundheitsschutz.

Als neues verkehrliches Strategiepapier für die Hansestadt Lüneburg steht der NUMP für das originäre Ziel, Mobilität für alle Bürger:innen und Besucher:innen dieser Stadt zu organisieren. Der NUMP schafft auf diese Weise, eine Basis für verkehrsplanerische Maßnahmen und Strategien. Hierfür sollen sowohl die Wünsche und Forderungen der Bürger:innen, der Wirtschaft als auch Anforderungen der Hansestadt sowie weiteren Stakeholdern geprüft werden. Darüber hinaus werden Szenarien die zukünftige Entwicklung der Mobilität aufzeigen, um die Umsetzung konkreter Maßnahmen zu entwickeln und zu priorisieren.

Zusammenfassend erarbeitet der NUMP eine mittel- und langfristige Strategie zur Entwicklung und Steuerung des Mobilitätsverhaltens und des Verkehrs unter ökonomischen, ökologischen und sozialverträglichen Aspekten in Lüneburg.

Vier Kernthemen stehen dabei im Fokus:

- Stadt des Miteinanders und Zusammenhalts
- Stadt der Umwelt- und Lebensqualität
- Stadt der Vielfalt und Lebendigkeit
- Stadt der Arbeit und Ideen

Diese vier Kernthemen werden durch 16 Handlungsziele konkretisiert:

Mobilitätsbezogene Handlungsziele

- Anteil des Umweltverbundes erhöhen
- Konfliktfreie Verflechtungsbeziehungen mit dem Landkreis
- Multimodale Vernetzung optimieren
- Lüneburg zur Fahrradstadt entwickeln

Ökonomische Handlungsziele

- Überregionale und regionale Erreichbarkeit Lüneburgs optimieren
- Innerstädtischen Wirtschaftsverkehr optimieren
- Nutzen statt Besitzen

Ökologische Handlungsziele

- Verkehrsbedingten Ausstoß von klimaschädlichen Treibhausgasen reduzieren
- Zusätzliche Inanspruchnahme von Verkehrsflächen begrenzen
- Fahrzeuge mit emissionsfreien Antrieben fördern

Soziale und gesundheitsbezogene Handlungsziele

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

Stadträumliche Handlungsziele

- Nahmobilität stärken
- Mobilitätspartnerschaft in die Region stärken
- Aufenthaltsqualität an Straßen und Plätzen verbessern

Das Leitbild der Stadt kann der Webseite der Zukunftsstadt Lüneburg 2030 (www.lueneburg2030.de) entnommen werden. Das Dokument ist als Vorgabe für das weitere Verfahren zu betrachten.

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: Kommunikation und Beteiligung
- AP 6: Dokumentation des Verfahrens und der Ergebnisse
- AP 7: Evaluation des Verfahrens und der Wirkungen

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. Neben diesen Ableitungen definiert die Stadt im Leistungsverzeichnis zu bearbeitende Herausforderungen.
- **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.
- **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: 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, Vertreter:innen der Bereiche Verkehr, Wirtschaft und Stadtgesellschaft) sowie der Bürger:innen in enger Abstimmung mit der AG.

- **AP 6: Dokumentation des Verfahrens und der Ergebnisse**
 - o Alle Arbeitspakete, die dazugehörigen Arbeitsschritte und (Zwischen-) Ergebnisse sind vollständig und gut verständlich zu dokumentieren. Die Dokumentation soll den NUMP-Prozess für alle Beteiligten transparent und nachvollziehbar machen.
- **AP 7: Evaluation des Verfahrens und der Wirkungen**
 - o Zu diesem AP gehören zum einen die kontinuierliche Evaluation der Arbeitsabläufe des NUMP-Prozesses sowie die Bündelung der Erkenntnisse und Erfahrungen für den zukünftigen Planungsprozess (Erfahrungstransfer). Zum anderen soll ein anwendungsorientiertes Konzept für die Wirkungsevaluation entwickelt werden, dass in der Phase der Umsetzung die Wirkungs- bzw. Zielerreichungskontrolle und das Monitoring der Umsetzung ermöglichen.

Die von der EU herausgegebene Richtlinie zur Entwicklung und Umsetzung von *Nachhaltigen Urbanen Mobilitätskonzepten* (Guidelines: *Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan*)¹ soll berücksichtigt werden.

Darüber hinaus sind regionale Verflechtungen und relevante Entwicklungen im Lüneburger Umland in allen Arbeitspaketen zu berücksichtigen und, soweit notwendig und möglich, Vertreter:innen betroffener Umlandgemeinden oder des Landkreises Lüneburg in die Planung von Maßnahmen einzubeziehen.

1.4 Projektstruktur und Rollenverteilung

Die Entscheidungsbefugnis über die Ziele und Inhalte der Verkehrsentwicklungsplanung liegt beim Rat der Hansestadt Lüneburg. Verwaltungsseitig liegt die Federführung beim **Dezernat III – Nachhaltigkeit, Sicherheit und Recht**.

Die **Fachbereichsleitung 3b** bildet die Schnittstelle zwischen der Arbeitsebene und der Entscheidungsebene. Die Projektleitung wird durch den **Bereich 35 – Mobilität** übernommen. Den Kern des Gesamtprojektes bildet die Arbeitsgruppe NUMP, welche sich zusammensetzt aus Mitarbeiter:innen der Bereiche Mobilität (35) und Ordnung (32), dem Fachbereich 7 (Straßen- und Grünplanung, Ingenieurbau), sowie von dem gesuchten Auftragnehmer (AN) ausgewählten Vertretern für die Mobilitätsplanung, Öffentlichkeitsarbeit und Koordination des Verfahrens. Gegebenenfalls werden Vertreter:innen der Verwaltung des Landkreises Lüneburg zu den Treffen eingeladen.

Der zentrale Akteur auf der Beteiligungsebene ist der Mobilitätsbeirat. 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 Erstellung des NUMP. Der Mobilitätsbeirat begleitet den Prozess der Verkehrsentwicklungsplanung durch das Einbringen spezifischer Kenntnisse, Fragestellungen und Interessenlagen seiner Mitglieder:innen sowie durch kritisches Hinterfragen von Annahmen und Schlussfolgerungen. Mitglieder:innen des Mobilitätsbeirats sind wichtige verkehrspolitische und wissenschaftliche Akteure aus der Hansestadt und dem Landkreis Lüneburg, die von der Leitung des Dezernats III 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.

¹ European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans:
https://www.eltis.org/sites/default/files/sump_guidelines_2019_interactive_document_1.pdf

1.5 Leistungsumfang

Insgesamt ist eine Bearbeitungszeit von zwei Jahren vorgesehen. Das Kommunikations- und Beteiligungskonzept (AP 5) 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.

Durch eine nicht unwesentliche Teilfinanzierung der Erstellung des NUMP mit Hilfe von Fördergeldern muss eine Betrachtung der Warenlogistik in der Innenstadt, außerordentlich des Gesamtprozesses bereits zu Ende März 2023 fertiggestellt werden. Eine Rechnung ist bei der Hansestadt innerhalb des April 2023 zu stellen. Das Gutachten soll darlegen, wie eine Steuerung der Warenströme in den Innenstadtbereich hinein und aus ihm heraus möglichst so gestaltet werden kann, dass die Logistik emissionsfrei und bevorzugt mit Lastenrädern ermöglicht wird. Die Steuerung kann beispielsweise zeitliche oder räumliche Beschränkungen ordnungsrechtlicher oder technischer Natur beinhalten. Die Innenstadtlogistik inkludiert die Belieferung und Abholung von Postsendungen und Waren an privaten Haushalte, Gewerbetreibende und ähnliche Akteure. Dieser Abschnitt schließt das städtische Ziel ein, den unmittelbaren Innenstadtbereich auf einen emissionsfreien Pfad zu bringen, flankierende Maßnahmen werden derzeit bereits angestoßen.

Zwischenergebnisse sind von dem Auftragnehmer an folgenden Meilensteinen aufzubereiten und zu dokumentieren:

- 1. Quartal 2023: Abschluss der Grundlagenanalyse (AP 1)
- 1. Quartal 2023: Abschluss des Teilabschnitts Innenstadtlogistik
- 3. Quartal 2023: Abschluss der Zustandsanalyse und Identifikation von Herausforderungen (AP 2)
- 4. Quartal 2023: Entwurf der Maßnahmen und Szenarien (AP 3)
- 2. Quartal 2024: Abschluss der Bewertung von Maßnahmen und Szenarien (AP 3)
- 3. Quartal 2024: Entwurf des strategischen Handlungskonzepts (AP 5)
- 1. Quartal 2025: Vorlage des strategisches Handlungskonzepts inkl. der Umsetzungsstrategie (AP 3), der Dokumentation (AP 6) und des Evaluationskonzeptes (AP 7)

Im Anschluss erfolgt die Einbringung des Entwurfs in die politischen Gremien (städteübergreifenden Mobilitätsgrundsatzausschuss, den städtischen Mobilitätsausschuss mit dem Ziel der abschließenden Beschlussfassung durch den Rat der Hansestadt Lüneburg.

2. Grundlagenanalyse (AP 1)

Das Arbeitspaket Grundlagenanalyse umfasst die Untersuchung und Zusammenstellung sämtlicher Planungen und Planungsgrundlagen, die für die folgenden Schritte des NUMP 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 Grundlagen

Die Radverkehrsstrategie Lüneburg 2025 bildet, gemeinsam mit dem bisher gültigen Verkehrsentwicklungsplan von 2013, eine Ausgangsbasis der Grundlagenanalyse. Die darin

gebündelten Erkenntnisse zu den Rahmenbedingungen und dem Potenzial der Radverkehrsinfrastruktur, der Verkehrsentwicklung 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.

Auch andere bereits angefertigte Gutachten, beispielsweise zu einzelnen Knotenpunkten oder Quartieren und das erneuerte Parkraumbewirtschaftungskonzept, bilden darüber hinaus die fachliche Grundlage für die Erarbeitung des NUMP.

Mögliche Denkanstöße für die Grundlagenerstellung sind:

- *Öffentlichen Verkehr als Rückgrat für die Mobilität stärken*
 - Wie werden schnelle und direkte ÖPNV-Verbindungen am effizientesten gefördert?
 - Sind P+R (Park-and-Ride)-Plätze an den Stadtgrenzen sinnvoll?
 - Wie sind B+R (Bike-and-Ride)-Plätze am Bahnhof Lüneburg zu platzieren?
- *Mobilität effizient managen und vernetzen*
 - Verkehrsmanagement der Pendelverkehre
 - Implementierung von Sharing-Angeboten und Mobilitätsstationen
 - CarSharing, BikeSharing, ScooterSharing und Intermodalität
 - Parkraumbewirtschaftung
 - Bildung & Öffentlichkeitsarbeit
 - Strategien und Anreize für nachhaltiges Verkehrsverhalten und Mobilität
- *Elektromobilität entwickeln, Verkehrs- und Lebensräume gestalten*
 - Kommunale Elektromobilität fördern
 - Wie ausgeprägt kann ein flächendeckendes Tempo-30 unter Berücksichtigung der übergeordneten rechtlichen Rahmenvorgaben realisiert werden?
 - Radverkehrsstrategie und -förderung
 - Fußgängerverkehr & Barrierefreiheit
- *Lebensqualität in der (Innen-)Stadt*
 - Erreichbarkeit und Aufenthalt der Innenstadt
 - Belieferung der Innenstadt mit emissionsarmen Antrieben
 - Luftqualität und Lärmpegel im Stadtgebiet
 - Definition und Herleitung effizienter Hauptverkehrsnetze unter Beachtung des stadt- und umweltverträglichen Verkehrs, den Aspekten Erreichbarkeit, Sicherheit und Nachhaltigkeit

2.2 Sonstige Verkehrsplanungen

Neben den genannten Unterlagen enthält der Bundesverkehrswegeplan (BVWP), sowie die Planungen zum Projekt Alpha-E und der A39 maßgebliche Rahmenseetzungen zur Mobilität in Lüneburg. Darüber hinaus ist es Aufgabe des AN zu prüfen, ob weitere sektorale oder regionale Planungen (z.B. im Landkreis Lüneburg) für die Mobilitätsplanung zu berücksichtigen sind. Die Erstellung des NUMP läuft parallel zu der des Lärmaktionsplans, welcher sich ab Mitte 2022 mit den Auswirkungen des Verkehrslärmes auseinandersetzen wird. Beide Gutachten können und sollen in ihrer Erarbeitung verbunden werden. Zwischenberichte des Lärmaktionsplans können Grundlage für den NUMP sein. 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.

2.3 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 und Maßnahmen*
- *Beschreibung von Ziel- bzw. Interessenskonflikten und Erarbeitung möglicher Lösungsvorschläge*

3. Zustandsanalyse und Herausforderungen (AP 2)

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

3.1 Analyse der aktuellen und zukünftigen Mobilitätsbedürfnisse

Aufgabe des Auftragnehmers ist es, zentrale Kennwerte des Mobilitätsverhaltens zu analysieren und deren Entwicklung zu prognostizieren. Dazu gehören u.a.:

- Verkehrsmittelwahl / Modal Split und Begründung der Wahl
- Anforderungen an die persönliche Mobilität und deren Verkehrsraum
- Anforderungen an die gewerbliche Mobilität und deren Verkehrsraum

In der Verwaltung liegen die Daten aller Straßenverkehrszählungen vor, die im Stadtgebiet regelmäßig oder anlassbezogen durchgeführt werden. Vorhandene Lücken können durch die Stadt mittelfristig gefüllt werden. Der Hamburger Verkehrsverbund, die Metronom Eisenbahngesellschaft mbH und die KVG verfügen über Zähl- und Befragungsdaten zum öffentlichen Verkehr, die bei Bedarf angefragt werden können. Daten aus dem Gutachten LG Mobil, dem jährlich stattfindenden Stadtradeln und aus den Qualitätsberichten des StadtRAD können dem AN zur Verfügung gestellt werden. Darüber hinaus können in Absprache mit der AG bei Bedarf weitere Datenbestände hinzugezogen und ausgewertet werden.

3.2 Rahmenbedingungen der Verkehrsentwicklung

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

- neue nationale und europäische Gesetze,
- eine insgesamt alternde Gesellschaft mit gleichzeitig hohem Bevölkerungswachstum,
- höhere Ansprüche der Menschen an die Lebensqualität in ihrem Wohnumfeld, insbesondere in Bezug auf die Lärm- und Schadstoffbelastung,

- höhere Erwartungen an die Verfügbarkeit von nachhaltigen und leistbaren Mobilitätsalternativen,
- wachsender Finanzbedarf für die Instandhaltung und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur.

Die zukünftigen Rahmenbedingungen der Mobilitätsentwicklung sollen vom 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 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?*
- *Wie stellen sich die finanziellen Rahmenbedingungen dar?*

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

3.3 Feststellen von Defiziten und Herausforderungen

Aus der Analyse und Beschreibung des Ist-Zustands und der zukünftigen Mobilitätsentwicklung und dem Abgleich mit den festgelegten Zielen des *Nachhaltigen Urbanen Mobilitätsplans* (Soll-Ist-Abgleich) soll der AN bestehende Defizite des Verkehrssystems in Lüneburg und solche mit Bezug zum Landkreis und zukünftige Herausforderungen ableiten. Der AN soll ermitteln, welche konkreten Bedürfnisse an die klimagerechte Mobilität in Lüneburg vorherrschen werden, welche Optimierungspotentiale (MIV, ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr) bestehen und wie groß die Lücke zum angestrebten Zielzustand ist. Beispielhaft seien hier Erschließungslücken im Rad- oder ÖPNV-Netz, Neustrukturierungen von Quartieren, mangelnde Barrierefreiheit und Überschreitung von Luft- oder Lärmgrenzwerten genannt. Die festgestellten Defizite und Herausforderungen sollen im nächsten Schritt mit gezielten Maßnahmen adressiert und Lösungsvorschläge entwickelt werden.

3.4 Ergebnisse des Arbeitspaketes

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

- *Systematische Beschreibung des Mobilitätsgeschehens und der Mobilitätsbedürfnisse mit dem Ziel der Identifikation von Handlungsbedarfen / -möglichkeiten*
- *Darstellung bestehender Defizite, Handlungserfordernisse und Optimierungspotentiale der Mobilitätsentwicklung*
- *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. Alle ausgewählten Maßnahmen sind systematisch zu beschreiben und mit einer Kostenschätzung zu hinterlegen.

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.

Die Szenarien sollen in einem möglichst partizipativen Prozess mit dem Mobilitätsbeirat und der NUMP-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. 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.

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.

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

4.3 Ergebnisse des Arbeitspaketes

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

- *Darstellung des Katalogs potentieller Maßnahmen*
- *Entwicklung von Szenarien, welche mehrere Maßnahmen in einem Zukunftsbild bündeln*

- *Entwicklung einer Methodik zur qualitativen Bewertung und Priorisierung von Maßnahmen und Szenarien, und deren qualitativer Wirkungsabschätzung*
- *Bewertung der Einzelmaßnahmen und Szenarien: Welchen Beitrag zur Zielerreichung leisten die einzelnen Maßnahmen/Szenarien? Wie hoch sind Kosten und Nutzen (Wirtschaftlichkeit der Maßnahmen)?*
- *Zusammenfassung der Ergebnisse in einer Bewertungsmatrix, grafische Darstellung mit Hilfe von Karten*

5. Kommunikation und Beteiligung (AP 4)

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

5.1 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 des NUMP schaffen.
- Es soll Transparenz für den NUMP-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 und 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 Vorgaben zur städtebaulichen Gestaltung der Lüneburger Verwaltung berücksichtigt werden.
- Der Vor- und Nachbereitungsaufwand soll angemessen sein.
- Die Formate müssen sich an die jeweiligen Adressaten anpassen. 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 des NUMP nicht zu erfüllen sind (z.B. die Umsetzung von kleinteiligen Einzelmaßnahmen).
- Die Diskussion von lokalen Einzelmaßnahmen soll möglichst vermieden werden.

- Die Beteiligung soll nicht als Selbstzweck verstanden werden, sondern möglichst konkrete Ziele verfolgen.
- 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.

5.2 Information und Beteiligung der Stakeholder

Der Mobilitätsbeirat begleitet den Prozess der Entwicklung des NUMP 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 der Hansestadt und dem Landkreis Lüneburg. Dazu können Vertreter:innen der Ratsfraktionen, der Verwaltung des Landkreises, der Handelskammer und der Verkehrswirtschaft (HVV, KVG, Logistik), Verbände (z.B. Verkehrswacht, ADFC, VCD, NABU, Behindertenbeirat, Blinden- und Sehbehindertenverband) sowie zwingend der Verwaltung Hansestadt Lüneburg gehören. 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*, sonstige Träger öffentlicher Belange und Vertreter bisher nicht repräsentierter Institutionen wie beispielsweise der Wohnungswirtschaft oder der Leuphana Universität.

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 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):

- 6 Sitzungen des Mobilitätsbeirats (3 pro Jahr)
- 8 Sitzungen der behördenübergreifenden NUMP-Arbeitsgruppe (4 pro Jahr)
- 8 Stakeholder-Workshops mit bis zu 30 Teilnehmern (themenspezifisch, regional bzw. umlandbezogen)
- 2 Präsentationen im Mobilitätsausschuss des Rates der Hansestadt Lüneburg
- 1 Abschlusspräsentation im Mobilitätsgrundsatzausschuss der Hansestadt und des Landkreis Lüneburg

Die Moderation der genannten Formate (Mobilitätsbeirat, NUMP-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 Hansestadt durchgeführt werden, sind in der Kostenkalkulation als optionale Posten abzuschätzen. Hier ist die Aufgabenteilung möglichst präzise im Kommunikations- und Beteiligungskonzept zu beschreiben und abzustimmen.

5.3 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 zum NUMP, 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 (anlassbezogen, aber etwa zwei-wöchentliche) Pflege einer Homepage*
- *Konzeption und Druck von 4 Flyern (Auflage: je 600 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 zum NUMP passenden Umfang und Rahmen durchgeführt wird. Die Auftraggeberin strebt an, dass das Teilnahmeverfahren Interesse am Thema weckt und die Bürger:innen 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.*
- *Beteiligungen sollen thematisch sowohl in die einzelnen Themen und die Quartiere gehen, es sind je vier Veranstaltungen zu kalkulieren. Themen für Beteiligungsveranstaltung können beispielsweise sein:*
 - *Wohnen & Mobil sein*
 - *Sicherheit im Verkehr*
 - *Lebenswerte Innenstadt*
 - *Elektromobilität & Sharing Angebote*
- *Zwei große Öffentlichkeitsveranstaltungen (z.B. eine Auftakt- und eine Abschlussveranstaltung): Dafür kann beispielsweise das Label „Zukunftsstadt 2030“ genutzt werden, welches für gesamtstädtische Teilnahmeverfahren konzipiert und erprobt ist. Es wird organisatorisch von dem im Bereich 34 (Nachhaltigkeit) eingeordneten Zukunftsstadtbüro begleitet. Es ist von einer Teilnehmerzahl von mind. 300 Personen auszugehen.*

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

Die Ausgestaltung der Formate wird ausdrücklich vom AN 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.

5.4 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, Rat, Mobilitätsausschuss des Rats, 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.)*

6. Erarbeitung des strategischen Handlungskonzepts inkl. Umsetzungsstrategie

(AP 5)

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.

6.1 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 zählt 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.

6.2 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 Hansestadt Lüneburg 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 den neuen Informationen zum Umsetzungsfortschritt oder möglichen Verzögerungen jederzeit eingepflegt und transparent dargestellt werden können.

6.3 Ergebnisse des Arbeitspaketes

Im Rahmen des Arbeitspakets „Erarbeitung des strategischen Handlungskonzeptes 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)*
- *Langfristiges Maßnahmenpaket mit allen empfohlenen Maßnahmen*
- *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

- *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 7) und zur Dokumentation des Verfahrens und der Ergebnisse (AP 6))*

7. Dokumentation des Verfahrens und der Ergebnisse (AP 6)

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

7.1 Arbeitspapiere, Präsentationen, Vermerke und Protokolle

Der AN erarbeitet im Verlauf des Verfahrens 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.

7.2 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.

7.3 Endbericht

Zum Abschluss des Verfahrens ist ein ausführlicher Bericht über die Durchführung und die Ergebnisse des NUMP-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).

7.4 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:inbeteiligung (siehe Kapitel 8.3)

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

8. Evaluation des Verfahrens und der Wirkungen (AP 7)

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.

8.1 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. Aus den Erkenntnissen und Erfahrungen des Planungsprozesses sollen Empfehlungen für die Fortschreibung bzw. die kontinuierliche Weiterführung der NUMP abgeleitet werden. Die Prozessevaluation soll den NUMP-Prozess begleiten und mit einem Endbericht abgeschlossen werden.

8.2 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 des NUMP enthalten. Die Wirkungsevaluation soll mit angemessenem Aufwand verwaltungsintern umgesetzt werden können.

8.3 Ergebnisse des Arbeitspaketes

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

- *Kontinuierliche Evaluation der Arbeitsabläufe des NUMP-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 des NUMP*

9. Termine und Organisation

Für die Abstimmung mit der Auftraggeberin und zwischen den Projektbeteiligten vor Ort in Lüneburg 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 21 Tage mit wechselndem Schwerpunkt (Mobilitätsplanung oder Kommunikation & Beteiligung) mit der Auftraggeberin, den Auftragnehmern: 10 Termine pro Jahr, 20 Termine insgesamt. 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, nach Bedarf mit weiteren Expert:innen): 3 Termine pro Jahr, 6 Termine insgesamt.

Gegebenenfalls können die beiden zuletzt genannten Abstimmungsrunden auch online stattfinden.

Zu berücksichtigen sind ferner die Termine, die im Rahmen des Kommunikations- und Beteiligungsverfahrens zu kalkulieren sind (siehe Kapitel 8 Kommunikation und Beteiligung (AP 4)).

Überblick über zu kalkulierende Termine

Termine	Beteiligte	Dauer	Anzahl	
		Std	pro Jahr	gesamt
Jour Fixe „NUMP“ oder „Kommunikation & Beteiligung“	AG & AN	2	10	20
Ergänzende Treffen	AG, AN & themenbezogene Beteiligte	3	3	6
behördenübergreifende Arbeitsgruppe NUMP-AG	AG & AN Mitarbeiter:innen der beteiligten Fachämter	3	4	8
Mobilitätsbeirat	AG & AN Mitglieder des Mobilitätsbeirats	3	3	6
Stakeholder-Workshop	AG & AN ca. 30 Stakeholder (thematisch, regional)	3	/	6
Öffentlichkeitsveranstaltung	AG & AN Bürger/-innen (ca. 400 Personen)	4	/	2
Präsentation in den Ortsräten (2 Mal je Bezirk)	AG & AN (1-2 Personen), Mitglieder der Bezirksversammlungen	2	/	4
Präsentation im Mobilitätsausschuss des Rats	AG & AN (1-2 Personen), Mitglieder des Verkehrsausschusses	2	/	2
Präsentation vor der Verwaltung der Hansestadt und dem Landkreis im Mobilitätsgrundsatzsausschuss	AG & AN (1-2 Personen), Ausschussmitglieder	2	/	2

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.