

Öffentliche Ausschreibung

Verkehrsuntersuchung für das Projekt

„Gerthe-West“

NRW.URBAN Kommunale Entwicklung GmbH

Fritz-Vomfelde-Straße 10

40547 Düsseldorf

Träger für die Baugebietsentwicklung Gerthe-West

als Treuhänder der Stadt Bochum

Inhalt

1. Rahmenbedingungen	3
1.1 Planungsanlass.....	3
1.2 Das Entwicklungsgebiet Gerthe-West	3
1.3 Kooperative Baulandentwicklung.....	5
2. Verkehrsuntersuchung „Gerthe-West“	6
2.1 Anlass und Zielsetzung	6
2.2 Verkehrskonzept Bochum-Nord und Verkehrsmodell der Stadt Bochum	7
2.3 Aufgaben des Auftragnehmers.....	8
2.4 Zeitplan	12
3. Qualifikation.....	13
4. Verfahrensbeschreibung	14
4.1 Grundlagen der öffentlichen Ausschreibung	14
4.2 Wertung der Angebote	15
4.3 Einzureichende Nachweise und Unterlagen	16
5. Leistungsverzeichnis	17
6. Anlagenverzeichnis	25

1. Rahmenbedingungen

1.1 Planungsanlass

Die Stadt Bochum beabsichtigt in den kommenden Jahren den Bau von jährlich 800 neuen Wohnungen. Da zur Erreichung dieser Zielmarke eine reine Baulückenmobilisierung nicht ausreicht, ist die Ausweisung und Entwicklung von neuen Wohnbauflächen erforderlich. Diese Gebiete sollen als dezentrale Ergänzung zu bereits bestehenden Stadtteilen fungieren und eine standortgerechte Nachverdichtung ermöglichen.

Eines der größten Bochumer Neubauprojekte stellt das Entwicklungsgebiet „Gerthe-West“ dar. Es befindet sich in den nördlichen Stadtteilen Hiltrop und Gerthe, unmittelbar an der Stadtgrenze zu Herne. Auf der ca. 11,6 Hektar großen Fläche sollen nach ersten Schätzungen bis zu 800 Wohneinheiten entstehen, wobei sich die Anzahl der Wohneinheiten erst im weiteren Planungsverfahren konkretisieren wird. Das Projekt ist Teil des Instruments „Kooperative Baulandentwicklung“ des Landes Nordrhein-Westfalen, wodurch die Stadt Bochum bei der Realisierung von der Landesgesellschaft NRW.URBAN als treuhänderischer Entwicklungsträger unterstützt wird.

„Gerthe-West“ soll einen Beitrag zur Entlastung des Bochumer Wohnungsmarktes leisten und Wohnraum für verschiedenste Zielgruppen bieten. Für den öffentlich geförderten Wohnungsbau ist ein Anteil von 30 Prozent vorgesehen. Durch den Zuzug neuer Bewohner wird eine Stärkung der bestehenden Ortsteile Hiltrop und Gerthe erwartet. Unter dem Motto „Bochum plant im Dialog“ möchte die Stadt die Projektumsetzung partizipativ und transparent gestalten. Besondere Aufmerksamkeit sollen auch die Vorbehalte und Sorgen der bereits ansässigen Anwohner finden.

1.2 Das Entwicklungsgebiet Gerthe-West

Die Bezeichnung „Gerthe-West“ ist ein Arbeitstitel, der auf die ehemals geplante Umgehungsstraße zurückzuführen ist. Er ist insofern irreführend, als große Teile des Plangebiets im Osten des Stadtteils Hiltrop und nur kleine Teile im Westen Gerthes liegen. Die genaue Abgrenzung des Plangebiets wird im Rahmen des Planungsprozesses ausgearbeitet.

Die Stadtteile Gerthe und Hiltrop liegen im Nordosten der Stadt und gehören zu dem Stadtbezirk Bochum-Nord. Sie grenzen in nördlicher Richtung an Herne und in östlicher Richtung an Castrop-Rauxel und Dortmund. Mit seinen Grüngebieten und Feldern ist Gerthe eingebettet in die Grünzüge des Gysenbergs, des Ostbachtals und die Ausläufer der Naturlandschaft Stemke.

Das Entwicklungsgebiet soll sich städtebaulich in die umgebende Bebauung einfügen. Die Nähe zum Ortskern von Gerthe soll dabei in der Wegeverbindung berücksichtigt werden. Die benachbarten Siedlungsstrukturen des Plangebiets bestehen aus Einfamilien- und bis zu dreistöckigen Mehrfamilienhäusern.

Verkehrlich ist „Gerthe-West“ gut an das regionale und überregionale Verkehrsnetz angebunden. Über die Hauptverkehrsstraße Castroper Hellweg sind die Bochumer Innenstadt sowie das Zentrum von Castrop-Rauxel zu erreichen. Vom Stadtteilzentrum Gerthes verläuft in nordwestlicher Richtung die Straße Hiltroper Landwehr in Richtung Herne und quert dabei zentral das Plangebiet. In geringer Distanz zum Projektgebiet befinden sich Anschlüsse zu den Bundesautobahnen A40 und A43. Die A40 zwischen Duisburg und Dortmund stellt die wichtigste Ost-West-Verbindungsachse innerhalb des Ruhrgebietes dar. Als Nord-Süd-Verbindung ermöglicht die A43 eine schnelle Anbindung an das Münsterland und in Richtung Wuppertal.

Eine ÖPNV-Anbindung besteht über die vom Plangebiet fußläufig erreichbaren Straßenbahnhaltstellen „Gerthe-Mitte“, „Heinrichstraße“ und „Holthäuser Straße“. Von dort verkehren die Straßenbahnlinien 308 und 318 in Richtung Bochum-Dahlhausen/Hattingen und benötigen bis zum Bochumer Hauptbahnhof eine Fahrzeit von ca. 15 Minuten. Neben der Straßenbahn-Anbindung existieren drei Busverbindungen (321, 353 und 364), mit denen Anschlüsse an das Bochumer Zentrum, Castrop-Rauxel und Herne bestehen. Somit ist das Plangebiet gut an den ÖPNV angebunden. Für Radfahrer besteht über die Lothringentrasse die Möglichkeit, von Gerthe aus weitestgehend abseits des Kfz-Verkehrs in das Bochumer Stadtzentrum zu fahren. Östlich von Gerthe verläuft zudem der Fuß- und Radweg Parkway EmscherRuhr, welcher das Schiffshebewerk in Henrichenburg mit dem Kemnader See im Bochumer Süden verbindet. Einkaufsmöglichkeiten sind in den Zentren von Gerthe und Hiltrop innerhalb weniger Minuten zu Fuß erreichbar.

In der näheren Umgebung des Plangebietes sind sowohl Kitas, Grundschulen als auch weiterführende Schulen vorzufinden. Das Schulzentrum in Gerthe soll bis zum Jahr 2025 einen Neubaukomplex erhalten. Neubauten von Kindertagesstätten wurden in den letzten Jahren in Gerthe bereits fertiggestellt. Abhängig von der Bedarfsentwicklung könnten zukünftig weitere folgen. Die medizinische Versorgung ist über das innerhalb des Plangebiets liegende St. Maria-Hilf-Krankenhaus sowie Arztpraxen mit unterschiedlicher Spezialisierung im Zentrum Gerthes gewährleistet.

Verschiedene Sport- und Freizeitanlagen sind aus dem Plangebiet gut erreichbar. Dazu gehören beispielsweise der Volkspark, der Tippelsberg und die Berger Mühle. Durch die Nähe zu

Herne sind auch der dortige Revierpark Gysenberg und das Gebiet Langeloh-In der Hemke schnell zu erreichen. Im Gerther Zentrum sind zudem ein Jugendfreizeithaus und verschiedene kulturelle Einrichtungen vorzufinden. Im Schulzentrum befindet sich außerdem eine Zweigstelle der Stadtbücherei Bochum.

1.3 Kooperative Baulandentwicklung

Das Land Nordrhein-Westfalen unterstützt ausgewählte Kommunen durch das Angebot der Kooperativen Baulandentwicklung bei der Mobilisierung und Entwicklung von Wohnbaugrundstücken. Eine Vorgabe der Kooperativen Baulandentwicklung ist es, auf den mobilisierten Grundstücken vielfältige und qualitativ ansprechende Quartiere mit einem Anteil von mindestens 30 Prozent gefördertem Wohnungsbau zu realisieren. Auf dieser Basis steht die NRW.URBAN Kommunale Entwicklung GmbH interessierten Kommunen als „Entwicklungsgesellschaft auf Zeit“ zur Seite. Das Projekt „Gerthe-West“ wurde im November 2018 in die Kooperative Baulandentwicklung aufgenommen.

2. Verkehrsuntersuchung „Gerthe-West“

2.1 Anlass und Zielsetzung

Bei dem Projekt „Gerthe-West“ handelt sich um eines der größten Bochumer Neubauvorhaben in den kommenden Jahren. Die ohnehin hohen Qualitätsansprüche der Stadt an einen solchen Planungsprozess wurden durch das kritische Echo, welches aus Teilen der Bürgerschaft auf die Bekanntmachung des ersten Rahmenplan-Vorentwurfs folgte, noch zusätzlich verstärkt. Deshalb wird der weitere Planungsprozess im Rahmen einer umfassenden Bürgerbeteiligung erfolgen, welche durch ein extern beauftragtes Moderationsbüro konzipiert und durchgeführt wird. Mit der planerischen Erarbeitung der vertiefenden Rahmenplanung werden drei Büros bzw. Bürogemeinschaften im Rahmen einer Mehrfachbeauftragung betraut. Diese interdisziplinären Planungsteams werden ihre Entwürfe unter Einbeziehung der Themenkomplexe Städtebau, Verkehr, Freiraum, Klima und Umwelt entwickeln. Dabei berücksichtigen sie neben den Vorstellungen der Stadt und den Anregungen aus der Bürgerbeteiligung auch die Ergebnisse von verschiedenen Fachgutachten.



Abbildung 1: Abgrenzung des Rahmenplangebietes „Gerthe-West“

Eines dieser Fachgutachten stellt die Verkehrsuntersuchung für das Projekt „Gerthe-West“ dar. Mit der vorliegenden Leistungsabfrage soll ein Büro gefunden werden, welches im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung sowohl die gegenwärtige Situation innerhalb des Planungsgebietes als auch die zu erwartenden Auswirkungen des Projektes analysiert. Die Stadt Bochum und die NRW.URBAN verstehen die Verkehrsuntersuchung als einen zentralen Baustein zum Erfolg des Projektes. Es soll deutlich werden, dass die Einwände aus Teilen der Bürgerschaft aufgegriffen und einer fachlichen Überprüfung unterzogen werden. Gleichzeitig sollen die Ergebnisse der Analyse in die weitere Erarbeitung der städtebaulichen Rahmenplanung einfließen.

2.2 Verkehrskonzept Bochum-Nord und Verkehrsmodell der Stadt Bochum

Die Verkehrsuntersuchung für das Projekt „Gerthe-West“ soll auf den Ergebnissen des Verkehrskonzeptes Bochum-Nord aufbauen. Der Stadtbezirk Nord ist der erste Stadtbezirk, für den die Stadt Bochum ein eigenes Verkehrskonzept in Auftrag gegeben hat. Dieses wurde von dem Büro Planersocietät im Zeitraum 2017-2018 erstellt und im März 2019 von der Bezirksvertretung Bochum-Nord beschlossen. Über verschiedene Beteiligungsformate bestand für die Bürger und Akteure dabei die Möglichkeit, ihre Ansichten und Ideen zur Verkehrssituation im Bochumer Norden in den Prozess einzubringen. Zielsetzung war die Festlegung der strategischen Leitlinien für die nächsten 10-15 Jahre der Verkehrsentwicklung im Stadtbezirk Nord. Das Verkehrskonzept enthält somit neben einer umfassenden Bestandsanalyse auch eine Vielzahl von Maßnahmenempfehlungen.

Zum Teil beziehen sich die Bestandsanalyse und Maßnahmenempfehlungen in dem Verkehrskonzept auf die direkte Umgebung des Plangebietes „Gerthe-West“. Unter anderem werden die Knotenpunkte Castroper Hellweg/Heinrichstraße und Castroper Hellweg/Frauenlobstraße sowie der geplante zweigleisige Trassenausbau für die Straßenbahn auf dem Castroper Hellweg vertieft betrachtet. Das geplante Projekt „Gerthe-West“ findet an verschiedenen Stellen im Verkehrskonzept Bochum-Nord Berücksichtigung. In dem Text wird allerdings nicht der gewählte Arbeitstitel verwendet, sondern von der Wohnbauentwicklung „zwischen Hillerberg/Heide“ gesprochen. Die Auswirkungen des Projektes werden in dem Konzept an bestimmten Stellen bereits einkalkuliert. Beispielsweise werde aufgrund des Wohnungsbauvorhabens ein Ausbau der Kreuzung Castroper Hellweg/Heinrichstraße zum vierarmigen Knotenpunkt erforderlich. Grundsätzlich biete das Projekt laut des Verkehrskonzeptes das „große Potenzial für ein umfangreiches Mobilitätskonzept, um eine nachhaltige Stadt- und Verkehrsentwicklung mit einer lebenswerten Wohnsiedlung zu verzahnen.“ (Planersocietät 2019, S. 77)

Neben den Ergebnissen aus dem Verkehrskonzept Bochum-Nord soll für die Verkehrsuntersuchung auch auf die Daten des Verkehrsmodells der Stadt Bochum zurückgegriffen werden. Das städtische Verkehrsmodell basiert auf dem Programm Venus3. Des Weiteren sind bei der Untersuchung die Ergebnisse von Verkehrszählungen zu berücksichtigen, die in der ersten Novemberhälfte 2019 durchgeführt werden. Die Erhebungen erfolgen an den folgenden fünf Knotenpunkten:

- Castroper Hellweg / Sodinger Straße / Hans-Sachs-Straße
- Castroper Hellweg / Hiltroper Landwehr
- Castroper Hellweg / Heinrichstraße
- Castroper Hellweg / Frauenlobstraße
- Hiltroper Landwehr / Am Hillerberg

2.3 Aufgaben des Auftragnehmers

Die zu erstellende Verkehrsuntersuchung für das Projekt „Gerthe-West“ steht in enger Verbindung zu der geplanten Mehrfachbeauftragung. Sie soll zum einen eine Planungsgrundlage für die Büros der Mehrfachbeauftragung darstellen, indem die gegenwärtige Situation und die daraus resultierenden Restriktionen für das Entwicklungsgebiet analysiert werden. Zum anderen soll das beauftragte Verkehrsbüro die Zwischen- und Endergebnisse der drei Planungsteams hinsichtlich ihrer verkehrlichen Umsetzbarkeit beurteilen. Die Verkehrsuntersuchung gliedert sich inhaltlich somit in zwei große Teile.

Status quo- und Grundlagenanalyse

In dem ersten Teil der Untersuchung steht die Analyse der derzeitigen Verkehrssituation innerhalb des Untersuchungsraums im Fokus. Kritiker des Projektes „Gerthe-West“ argumentieren, dass das Stadtteilzentrum Gerthes bereits heute eine hohe Verkehrsbelastung aufweise, die sich durch die Realisierung des Projektes weiter verschärfen würde. Die Bürgerinitiative „Gerthe-West – so nicht!“ sieht insbesondere eine Überlastungsgefahr verschiedener Knotenpunkte entlang des Castroper Hellwegs. Auch bei einem Quartiersspaziergang durch das Plangebiet, den die Stadt Bochum und NRW.URBAN Ende August durchführten, wurde vielfach die Sorge vor einer Verschärfung der Verkehrsbelastung im Zuge des Neubaus geäußert.

Von dem Auftragnehmer wird erwartet, dass er nach Abschluss der Grundlagenermittlung und der Durchführung von Expertengesprächen in einem ersten Schritt die Ist-Situation analysiert. Dazu gehören Reisezeitmessungen im Zuge des Castroper Hellwegs, eine Darstellung und Analyse der ÖPNV-Erschließung des Projektgebietes, Ermittlungen der Spitzenstundenbelas-

tungen sowie Leistungsfähigkeitsberechnungen und mikroskopische Simulationen der relevanten Knotenpunkte. Die Leistungsfähigkeitsberechnungen sind gemäß dem aktuellen Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015) durchzuführen.

Prognose- und Variantenbetrachtung

In dem Prognose-Teil liegen die Aufgaben des Auftragnehmers sowohl im makroskopischen, als auch schwerpunktmäßig im mikroskopischen Bereich. Makroskopisch erstellt das Verkehrsplanungsbüro eine Verkehrserzeugungsrechnung für die maximal 800 geplanten Wohneinheiten, bevorzugt über das Programm Ver_Bau. Zudem sollen die Verkehrsverteilung und die Verkehrsumlegung sowie die Prognose der allgemeinen (vom hier untersuchten Entwicklungsvorhaben unabhängigen) Verkehrsnachfrage mit einem Verkehrsmodell erarbeitet werden. Hierdurch können die Auswirkungen des Vorhabens für einen größeren Gebietskontext prognostiziert werden. Über ein verfügbares Tool können die Daten aus dem vom Auftragnehmer zur Verkehrsmodellierung verwendeten Programm zu dem von der Stadt Bochum genutzten Programm Venus3 importiert und exportiert werden. Die erforderlichen Strukturdaten stellt die Stadt Bochum dem Auftragnehmer zur Verfügung.

Sowohl die Ergebnisse der Ist-Analyse als auch der makroskopischen Prognose mittels Verkehrserzeugungsrechnung und -modellierung werden den an der Mehrfachbeauftragung beteiligten Büros als Planungsgrundlage zur Verfügung gestellt. Die Büros erarbeiten darauf aufbauend sowie unter Berücksichtigung der weiteren Fachgutachten und der umfassenden Bürgerbeteiligung jeweils eigene Rahmenplanentwürfe. Diese Entwürfe beinhalten Aussagen über das geplante Erschließungssystem. Das Verkehrsplanungsbüro soll die Zwischen- und Endergebnisse der Planungsteams hinsichtlich ihrer verkehrlichen Umsetzbarkeit überprüfen, indem für jeden Entwurf die erforderlichen verkehrstechnischen Berechnungen nach dem HBS 2015 durchgeführt werden. Zusätzlich wird für die vor- und die nachmittägliche Spitzenstunde eine mikroskopische Simulation der Knotenpunkte im Netzzusammenhang erwartet. Da insgesamt drei Planungsteams ihre Zwischen- und Endergebnisse vorlegen, sind insgesamt **maximal sechs Varianten** zu prüfen. **Der Auftraggeber behält sich jedoch vor, weniger Überprüfungen einzufordern, sollten sich entweder die Zwischen- und Endergebnisse eines Büro-Entwurfs oder die Entwürfe der Büros untereinander nicht hinreichend in Bezug auf das Erschließungssystem unterscheiden.** Sofern bei einer mikroskopischen Simulation der Zwischenergebnisse Schwierigkeiten erkennbar sind, soll der Auftragnehmer für den betreffenden Entwurf Vorschläge zur Dimensionierung und erforderlichen Anpassung des Straßennetzes in Form von verkehrstechnischen Skizzen aufzeigen.

Die Stadt Bochum hat im Jahr 2015 das Projekt „Straßenbahnlinien 308/318: Zweigleisiger Ausbau in Gerthe und Verlängerung bis zur neuen Endhaltestelle Cöppencastrop“ zur Fortschreibung des ÖPNV-Bedarfsplans des Landes NRW angemeldet. Mit der Konkretisierung der Entwicklungspläne für das Gebiet „Gerthe-West“ wurde dem Projekt durch die Stadt Bochum eine hohe Priorität eingeräumt. Im Rahmen der Verkehrskonzeption für „Gerthe-West“ ist die Straßenbahnplanung daher in allen Planungen und Berechnungen zu berücksichtigen. Die Prognose- und Variantenbetrachtung der Verkehrsuntersuchung gliedert sich somit in zwei unterschiedliche Planfälle.

Projektorganisation und Dokumentation

Neben den beiden inhaltlichen Teilen gehört die fortlaufende Mitwirkung an der Projektorganisation sowie die Dokumentation zu den zentralen Aufgaben des Auftragnehmers. Wie in Abschnitt 2.1 beschrieben, sind unterschiedliche Akteure an dem weiteren Planungsprozess zu „Gerthe-West“ beteiligt. Hierzu zählen die Bürgerschaft, deren Einbindung über eine externe Moderation gewährleistet wird, die an der Mehrfachbeauftragung teilnehmenden Planungsteams sowie die Stadt Bochum und NRW.URBAN als verantwortliche Steuerer des Gesamtprozesses. Hinsichtlich der erfolgreichen Entwicklung des Projektes ist entscheidend, dass die Zusammenarbeit zwischen diesen Akteuren reibungslos funktioniert und die jeweiligen Bearbeitungsschritte sinnvoll aufeinander abgestimmt werden.

Das mit der Verkehrsuntersuchung beauftragte Büro wird folglich an verschiedenen Projektsitzungen und -veranstaltungen teilnehmen und sich dementsprechend in die Projektorganisation einbringen. Die Zwischen- und Endergebnisse der Verkehrsuntersuchung sind so zu dokumentieren, dass die Planungsteams der Mehrfachbeauftragung hierauf aufbauen können. Außerdem soll die Öffentlichkeit über die Resultate der Verkehrsuntersuchung informiert werden.

Zusammenfassend können die Teilarbeitsschritte wie folgt genannt werden:

Status quo- und Grundlagenanalyse

- Grundlagenermittlung und Expertengespräche
- Reisezeitmessungen im Zuge des Castroper Hellwegs während der Vor- und Nachmittagsspitzenstunden zur Kalibrierung des Mikrosimulationsmodells
- Reisezeitmessungen für die Straßenbahn im Untersuchungsgebiet
- Darstellung/Analyse der Erschließung durch den ÖPNV
- Ermittlung der Spitzenstundenbelastung in der Analyse – jeweils für die Vor- und Nachmittagsspitzenstunde

- Leistungsfähigkeitsberechnungen für die maßgebenden vor- und nachmittäglichen Spitzenstunden nach dem HBS 2015 (Einzelknotenbetrachtung) an den Knotenpunkten:
 - o Castroper Hellweg/ Sodinger Straße / Hans-Sachs-Straße
 - o Castroper Hellweg/ Hiltroper Landwehr
 - o Castroper Hellweg/ Heinrichstraße
 - o Castroper Hellweg/ Frauenlobstraße¹
 - o Hiltroper Landwehr/ Am Hillerberg
- Beurteilung der maßgebenden Verkehrsqualität an den o.g. Knotenpunkten im Zuge des Castroper Hellwegs mit Hilfe der mikroskopischen Verkehrsflusssimulation in der Vor- und Nachmittagsspitzenstunde (auf Basis der verkehrsabhängigen Signalsteuerung)
- Visualisierung des Verkehrsablaufs in Form einer Videosequenz

Prognose- und Variantenbetrachtung

Prognose-Planfall 1:

- Ermittlung der Straßenverkehrsbelastung für den Prognosehorizont 2030 unter Berücksichtigung der geplanten Bebauung (Verkehrserzeugungsrechnung)
- Übernahme des Verkehrsmodells und aller projektbezogenen Daten (Analyse, Prognose-Planfall)
- Betrachtung der Verkehrsverteilung und Verkehrsumlegung sowie Prognose der allgemeinen (vom hier untersuchten Entwicklungsvorhaben unabhängigen) Verkehrsnachfrage mittels makroskopischer Verkehrsmodellierung
- Ermittlung der Spitzenstundenbelastungen für die Prognose – jeweils für die Vor- und Nachmittagsspitzenstunde
- Leistungsfähigkeitsberechnungen für die sechs Prognosevarianten – jeweils in der maßgebenden vor- und nachmittäglichen Spitzenstunde an den maßgeblichen Knotenpunkten nach dem HBS 2015 (Einzelknotenbetrachtung)
- Beurteilung der maßgebenden Verkehrsqualität an den maßgeblichen Knotenpunkten im Zuge des Castroper Hellwegs mit Hilfe der mikroskopischen Verkehrsflusssimulation in der maßgebenden Spitzenstunde für die sechs Prognosevarianten (auf Basis der verkehrsabhängigen Signalsteuerung)
- Visualisierung des Verkehrsablaufs in Form einer Videosequenz

¹ Durch Kanalbauarbeiten im Bereich Dorf Hiltrop wird es voraussichtlich ab Herbst 2019 vorübergehend zu Verschiebungen der Verkehrsströme kommen.

- Beurteilung der Zwischenergebnisse der Planungsteams und Erarbeitung von Vorschlägen zur Dimensionierung
- Zeichnerische Darstellung der erforderlichen Anpassung des Straßennetzes für die Prognosevarianten (verkehrstechnische Skizze, nur zu den Zwischenergebnissen der Planungsbüros)

Prognose-Planfall 2:

- Wie im Prognose-Planfall 1 unter Berücksichtigung des zweigleisigen Ausbaus der Straßenbahnlinie 308/318

Projektorganisation und Dokumentation

- Aufbau und Abstimmung der Organisation
- Teilnahme an Sitzungen und Abstimmungsgesprächen mit Auftraggebern und übrigen Akteuren
- Teilnahme an Workshops und Diskussionsrunden mit wichtigen Akteuren und Stakeholdern; nach Bedarf Präsentation der Bearbeitungsstände in Form von Impulsreferaten
- Abstimmungsgespräche im Rahmen des partizipativen Planungsprozesses des Auftraggebers mit den fachlich Beteiligten
- Bericht und Übergabe der Ergebnisse inkl. der Simulationsdateien

2.4 Zeitplan

Eine erste Vor-Ort-Begehung mit der interessierten Bürgerschaft führten die Stadt Bochum und NRW.URBAN unmittelbar nach den schulischen Sommerferien Ende August durch. Bei der Veranstaltung wurde in den vielen Gesprächen und Diskussionen deutlich, welcher Stellenwert der Entwicklung der zukünftigen Verkehrssituation in dem Plangebiet zugesprochen wird. Für den weiteren Planungs- und Beteiligungsprozess wird der zeitliche Ablauf derzeit mit dem externen Moderationsbüro detailliert ausgearbeitet. Die inhaltliche Erarbeitung der Rahmenplanung seitens der Planungsteams soll schrittweise ab dem Frühjahr 2020 beginnen. Damit hierbei zu einem möglichst frühen Zeitpunkt die Grundlagendaten zur Verkehrssituation einfließen können, ist es erforderlich, dass möglichst frühzeitig alle Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung vorliegen, auf denen die Planungsteams aufbauen sollen. Dies betrifft die gesamte Status quo- und Grundlagenanalyse sowie den makroskopischen Teil der Prognose- und Variantenbetrachtung. Die Bearbeitung der Leistungsbausteine soll daher spätestens Mitte Januar 2020 beginnen und innerhalb von drei Monaten abgeschlossen werden. Der Bieter soll in seinem Angebotskonzept beschreiben, inwiefern sich dieser Zeitplan umsetzen

lässt und gegebenenfalls einen alternativen Zeitplan vorlegen, sofern sich der von der Ausloberin Skizzierte als zu ambitioniert erweist. Eine Nicht-Einhaltung des skizzierten Zeitplans kann zwar Punktabzüge in der Wertung zur Folge haben (vgl. Abschnitt 4.2), führt jedoch nicht zum grundsätzlichen Ausschluss vom Verfahren. Durch die Ausloberin bedingte Verzögerungen im Verfahren führen selbstverständlich zu keiner negativen Bewertung des Bieters.

Nach weiteren Beteiligungsformaten im Frühjahr 2020 sollen die Planungsteams voraussichtlich im Juli/August 2020 ihre bisherigen Ergebnisse in einem Zwischenkolloquium präsentieren. Diese Zwischenergebnisse sind durch das Verkehrsplanungsbüro mittels der entsprechenden Leistungen in der Prognose- und Variantenbetrachtung zu beurteilen. Selbiges gilt für die Endergebnisse der Mehrfachbeauftragung, die Ende des Jahres 2020 vorliegen sollen.

3. Qualifikation

Für die zu erbringenden Leistungen werden folgende Qualifikationen des einzusetzenden Personals erwartet:

- Erfahrungen in der Beurteilung verkehrlicher Zusammenhänge auf unterschiedlichen Maßstabsebenen,
- Erfahrungen und Referenzen bei der Erarbeitung von groß- und kleinräumigen Verkehrsmodellen,
- Erfahrungen mit den geltenden Rechtsvorschriften und den daraus resultierenden Rahmenbedingungen,
- Erfahrung mit mikroskopischen Simulationen,
- Kenntnisse über aktuelle wissenschaftliche Diskurse,
- Erfahrungen in interdisziplinärer Projektentwicklung,
- Entwicklung von innovativen Lösungsansätzen.

Im Rahmen der Angebotsabgabe sind die berufsbezogenen Lebensläufe mit Tätigkeitsschwerpunkten und Projektreferenzen der verantwortlichen Mitarbeiter des Projektteams einzureichen.

4. Verfahrensbeschreibung

4.1 Grundlagen der öffentlichen Ausschreibung

Es handelt sich um eine öffentliche Ausschreibung, bei der bei Angebotsabgabe gleichzeitig alle erforderlichen Formalien und Nachweise eingereicht werden müssen. Der Bieter versieht das Leistungsverzeichnis mit Preisen. Die Zusammenfassung mehrerer Positionen ist unzulässig. Eine Abänderung der Formulare ist unzulässig und kann zum Ausschluss vom Verfahren führen. Die Leistungsbeschreibung ist verbindlich. Abweichungen sind nicht zulässig.

Für die Wertung der einzelnen Angebote ist es erforderlich, dass jeder Bieter eine konzeptionelle Darstellung in Schriftform einreicht, die aufzeigt, wie die Begutachtung erstellt und sukzessive mit den Kooperationspartnern und weiteren Auftragnehmern entwickelt wird. Die einzelnen Arbeitsschritte sind zu beschreiben. Der Bieter muss mit seinem Angebot ein Konzept für die Verkehrsuntersuchung vorlegen, das von ihm selbst frei zu formulieren ist. Die Ausführungen im Konzept sollen auf die folgenden Kriterien bezogen sein:

Aufgabenverständnis und Konzept

- Verständnis für die gestellte Aufgabe in ihrer Gesamtheit
- Schlüssigkeit der Arbeitsweise
- Zeitplanung
- Planung des Personaleinsatzes
- Umgang mit unterschiedlichen Akteuren im Planungsprozess

Erfüllungsgrad der ausgeschriebenen Leistungen im Konzept

- Konzeption zur Status quo- und Grundlagenanalyse
- Konzeption zur Prognose- und Variantenbetrachtung
- Konzeption zur Projektorganisation und Dokumentation
- Strategische Planung und Durchführung
- Beherrschung der erforderlichen methodischen Ansätze

Das Konzept soll eine Länge von maximal 8 Seiten nicht überschreiten.

Eine möglichst zeitnahe Aufnahme der Tätigkeit nach Beauftragung ist Voraussetzung. Die Begleitung des Projektes ist bis zum Ende des Jahres 2020 erforderlich. Bei Urlaub und krankheitsbedingtem Ausfall ist für adäquaten Ersatz zu sorgen. Nach Auftragserteilung hat die Leistungsaufnahme innerhalb von 12 Werktagen zu erfolgen.

Offizieller Auftraggeber ist die NRW.URBAN Kommunale Entwicklung GmbH, die für die Bau- gebietsentwicklung „Gerthe-West“ als Treuhänder der Stadt Bochum tätig ist. Es werden nur Angebote angenommen die elektronisch auf dem Vergabemarktplatz NRW, www.evergabe.nrw.de, eingegangen sind.

Weitere Anforderungen an das Angebot:

Das Honorar ist darzulegen. Die Vergütung der „Dienstleistungen im Stundenlohn“ bedarf der gesonderten Beauftragung und die geleisteten Stunden sind mit Nachweis bei Rechnungsstel- lung zu belegen. Jedes Angebot sollte die Anzahl der geplanten Stunden für das Projekt und die Kosten pro Stunden in Euro angeben.

Der Entwurf eines Vertragstextes liegt der Leistungsbeschreibung bei.

Detailliertere Informationen zum Projektstatus sowie aktuellen Stand der Rahmenplanung sind auf der Homepage der Stadt Bochum unter <https://www.bochum.de/gerthewest> abrufbar.

4.2 Wertung der Angebote

Die Bewertung des Angebotes erfolgt unter Zugrundelegung der folgenden Bewertungskriterien:

Aufgabenverständnis und Konzept: 20%

Erfüllungsgrad der ausgeschriebenen Leistungen im Konzept: 30%

Honorarangebot: 50%

Einzelheiten zu den Zuschlagskriterien sind der nachfolgenden Grafik zu entnehmen.

ZUSCHLAGSKRITERIEN

Zuschlagskriterien	Bewertungsthemen	Bewertungsschema	erreichbare Punkte	Gewichtung
Aufgabenverständnis und Konzept	Bewertet wird, inwieweit die Darstellungen im Konzept den Zielen und Rahmenbedingungen des Projektes entsprechen.	Wertung (max. 10 Punkte; max. 2 Punkte pro Spiegelstrich) - des Verständnisses für die gestellte Aufgabe in ihrer Gesamtheit, - der Schlüssigkeit der Arbeitsweise, - der Planung zur Erbringung der Leistung im erforderlichen Zeitraum, - der Planung des Personaleinsatzes, - des Umgangs mit den unterschiedlichen Akteuren im Planungsprozess.	10,00	20,00
Erfüllungsgrad der ausgeschriebenen Leistungen im Konzept	Bewertet wird, inwieweit die ausgeschriebenen Leistungen im Konzept berücksichtigt und beschrieben werden.	Wertung (max. 10 Punkte; max. 2 Punkte pro Spiegelstrich) - der Konzeption zur Status quo- und Grundlagenanalyse, - der Konzeption zur Prognose- und Variantenbetrachtung, - der Konzeption zur Projektorganisation und Dokumentation, - des Aspekts der strategischen Planung und Durchführung, - der Beherrschung der erforderlichen methodischen Ansätze.	10,00	30,00
Honorarangebot	Berechnung	Das niedrigste Angebot erhält 10 Punkte. Ein virtuelles Angebot mit dem 2-fachen des niedrigsten Angebots wird gebildet. Die übrigen Werte werden nach folgender Formel interpoliert: $10 - ((10 - X) * Y)$ X = Abstand zwischen dem niedrigsten Angebot und dem virtuellem Angebot Y = jeweiliger Abstand zum niedrigsten Angebot	10,00	50,00
Summe			100,00	

4.3 Einzureichende Nachweise und Unterlagen

Mit dem Angebot sind folgende Angaben und Nachweise vorzulegen:

- Berufsbezogener Lebenslauf der handelnden Personen vor Ort
- Büroprofil / Qualifikationen
- Konzept für die Verkehrsuntersuchung
- Bepreistes Leistungsverzeichnis
- Ausgefüllte Formulare und Vordrucke, die zusammen mit dieser Leistungsbeschreibung im Projektraum auf dem Vergabemarktplatz NRW eingestellt sind

5. Leistungsverzeichnis

<u>1.</u> Status quo- und Grundlagenanalyse				
Pos.	Menge	Leistungsbeschreibung	EP	GP
1.1	1 Stk.	<u>Grundlagenermittlung</u> <ul style="list-style-type: none"> - Klärung der Aufgabenstellung und Abstimmung mit dem Auftraggeber und den Projektbeteiligten - Sichtung des vorhandenen Materials, Auswertung der vorhandenen Informationen und Bestandsaufnahme - Zusammenstellung der noch fehlenden Analysegrundlagen 	pauschal	_____ €
1.2	2 Stk.	<u>Expertengespräche</u> <ul style="list-style-type: none"> - Expertengespräche zur Ermittlung der Grundlagen sowie der Zielfindung mit den Akteuren - 2 Termine á 2 Std. einschließlich Vorbereitung und Dokumentation 	_____ €	_____ €
1.3	1 Stk.	Reisezeitmessungen im MIV und ÖPNV (mind. je 10 Messfahrten pro Richtung)	pauschal	_____ €
1.4	1 Stk.	Darstellung/Analyse der Erschließung durch den ÖPNV	pauschal	_____ €
1.5	1 Stk.	Ermittlung der Spitzenstundenbelastung in der Analyse – jeweils für die Vor- und Nachmittagsstunde	pauschal	_____ €
1.6	1 Stk.	Leistungsfähigkeitsberechnung für die jeweiligen vor- und nachmittäglichen Spitzenstunden an den o.g. 5 Knotenpunkten nach HBS 2015 (Einzelknotenbetrachtung)	pauschal	_____ €

1.7	1 Stk.	Beurteilung der Verkehrsqualität der o.g. 5 Knotenpunkte für die Vormittags- und die Nachmittagsspitzenstunde im Netzzusammenhang (Castroper Hellweg) mit der Mikrosimulation (auf Basis der verkehrsabhängigen Signalsteuerung) inkl. Visualisierung in Form von Videosequenzen	pauschal	_____ €
		Summe 1 Status quo- und Grundlagenanalyse		_____ €

2. Prognose- und Variantenbetrachtung Prognose-Planfall 1				
Pos.	Menge	Leistungsbeschreibung	EP	GP
2.1	1 Stk.	<u>Verkehrserzeugungsrechnung</u> <ul style="list-style-type: none"> - Ermittlung der Straßenverkehrsbelastung für den Prognosehorizont 2030 unter Berücksichtigung der geplanten Bebauung (vorzugsweise mit dem Programm Ver_bau) 	pauschal	_____ €
2.2	1 Stk.	<u>Verkehrsmodellierung</u> <ul style="list-style-type: none"> - Übernahme des Verkehrsmodells und aller projektbezogenen Daten (Analyse, Prognose-Planfall) - Betrachtung der Verkehrsverteilung und Verkehrsumlegung sowie Prognose der allgemeinen (vom hier untersuchten Entwicklungsvorhaben unabhängigen) Verkehrsnachfrage 	pauschal	_____ €
2.3	1 Stk.	Ermittlung der Spitzenstundenbelastungen für die Prognose – jeweils für die Vor- und Nachmittagsspitzenstunde	pauschal	_____ €
2.4	6 Stk.	Leistungsfähigkeitsberechnungen für die 6 Prognosevarianten für die Knotenpunkte – jeweils für die Vormittags- und die Nachmittagsspitzenstunde gemäß dem HBS (Einzelknotenbetrachtung)	_____ €	_____ €
2.5	6 Stk.	Beurteilung der Verkehrsqualität der Knotenpunkte in der Vormittags- und der Nachmittagsspitzenstunde im Netzzusammenhang für die 6 Prognosevarianten mit der Mikrosimulation (auf Basis der verkehrsabhängigen Signalsteuerung) inkl. Visualisierung in Form von Videosequenzen	_____ €	_____ €

2.6	3 Stk.	Beurteilung der Ergebnisse, Erarbeitung von Vorschlägen zur Dimensionierung und Darstellung der erforderlichen Anpassung des Straßennetzes für die Prognosevarianten zum Zwischenkolloquium (Verkehrstechnische Skizze)	_____ €	_____ €
2.7	1 Stk.	Zusammenstellung der Ergebnisse 2.1 bis 2.6 in Übersichtsplänen, Tabellen, Knotenstromplänen etc.	pauschal	_____ €
		Summe 2 Prognose- und Variantenbetrachtung Prognose-Planfall 1		_____ €

3. Prognose- und Variantenbetrachtung Prognose-Planfall 2 (zweigleisiger Ausbau der Straßenbahnlinie 308/318)				
Pos.	Menge	Leistungsbeschreibung	EP	GP
3.1	1 Stk.	<u>Verkehrsmodellierung</u> <ul style="list-style-type: none"> - Übernahme des Verkehrsmodells und aller projektbezogenen Daten (Analyse, Prognose-Planfall) - Betrachtung der Verkehrsverteilung und Verkehrsumlegung sowie Prognose der allgemeinen (vom hier untersuchten Entwicklungsvorhaben unabhängigen) Verkehrsnachfrage 	pauschal	_____ €
3.2	6 Stk.	Leistungsfähigkeitsberechnungen für die 6 Prognosevarianten für die Knotenpunkte – jeweils für die Vormittags- und die Nachmittagsspitzenstunde gemäß dem HBS (Einzelknotenbetrachtung)	_____ €	_____ €
3.3	6 Stk.	Beurteilung der Verkehrsqualität der Knotenpunkte in der Vormittags- und der Nachmittagsspitzenstunde im Netzzusammenhang für die 6 Prognosevarianten mit der Mikrosimulation (auf Basis der verkehrsabhängigen Signalsteuerung) inkl. Visualisierung in Form von Videosequenzen	_____ €	_____ €
3.4	3 Stk.	Beurteilung der Ergebnisse, Erarbeitung von Vorschlägen zur Dimensionierung und Darstellung der erforderlichen Anpassung des Straßennetzes für die Prognosevarianten zum Zwischenkolloquium (Verkehrstechnische Skizze)	_____ €	_____ €
3.5	1 Stk.	Zusammenstellung der Ergebnisse 3.1 bis 3.4 in Übersichtsplänen, Tabellen, Knotenstromplänen etc.	pauschal	_____ €
		Summe 3 Prognose- und Variantenbetrachtung Prognose-Planfall 2		_____ €

4. Projektorganisation und Dokumentation				
Pos.	Menge	Leistungsbeschreibung	EP	GP
4.1	1 Stk.	<u>Aufbau und Abstimmung der Organisation</u> <ul style="list-style-type: none"> - Abstimmung mit dem Auftraggeber zur Auftragsabwicklung und Projektstruktur - Technische Festlegungen 	pauschal	_____ €
4.2	6 Stk.	<u>Teilnahme an Sitzungen und Abstimmungsgesprächen mit Auftraggebern und übrigen Akteuren</u> <ul style="list-style-type: none"> - Pro Termin ca. 2 Std. - Im Einzelpreis ist die Vor- und Nachbereitung (Protokollierung) inbegriffen 	_____ €	_____ €
4.3	3 Stk.	<u>Teilnahme an Workshops und Diskussionsrunden mit wichtigen Akteuren und Stakeholdern; nach Bedarf Präsentation der Bearbeitungsstände in Form von Impulsreferaten</u> <ul style="list-style-type: none"> - Pro Termin ca. 2 Std. - Im Einzelpreis ist die Vor- und Nachbereitung inbegriffen 	_____ €	_____ €
4.4	3 Stk.	<u>Abstimmungsgespräche im Rahmen des partizipativen Planungsprozesses des Auftraggebers mit den fachlich Beteiligten</u> <ul style="list-style-type: none"> - Pro Termin ca. 2 Std. - Im Einzelpreis ist die Vor- und Nachbereitung inbegriffen 	_____ €	_____ €
4.5	1 Stk.	<u>Zusammenstellung aller Ergebnisse</u> <ul style="list-style-type: none"> - Zusammenstellung aller Ergebnisse in einer dem Projekt angemessenen Form - Fertigung der Dokumentation in Papier- und digitaler Form - Bereitstellung aller notwendigen Erläuterungen sowie der dazugehörigen Grafiken und Tabellen - Bereitstellung der Simulationsdateien 	pauschal	_____ €
		Summe 4 Projektorganisation und Dokumentation		_____ €

5. Eventualposition - Dienstleistungen im Stundenlohn

Werden zusätzliche Leistungen des Auftragnehmers nach besonderen Anforderungen durch den Auftraggeber nach Zeitaufwand vergeben, werden folgende Stundensätze abgerechnet. In den Stundensätzen sind die Kosten für Sekretariat, kaufmännische und technische Hilfsleistungen enthalten. Nebenkosten wie z.B. Reisekosten werden nicht gesondert vergütet.

Bei den Mengenangaben handelt es sich um Schätzungen des Auftraggebers, um einen Wertungspreis zu ermitteln. Der gebotene Preis zu dieser Position wird für die Wertung in den Gesamtpreis eingerechnet.

Die Vergabe des Auftrages erfolgt zunächst ohne diese Position.

Position	Menge	Beschreibung der erwarteten Leistungen und Aufgaben	Einheitspreis	Gesamtpreis
5.1	5 Std.	Projektleiter / stellvertretender Projektleiter - Einheitspreis je Leistungsstunde	_____ €	_____ €
5.2	10 Std.	Mitarbeiter - Einheitspreis je Leistungsstunde	_____ €	_____ €
5.3	15 Std.	Techniker – Einheitspreis je Leistungsstunde	_____ €	_____ €
		Summe 5 Dienstleistungen im Stundenlohn		_____ €

Angebotszusammenfassung			
1.	Status quo- und Grundlagenanalyse	Gesamtpreis	_____ €
2.	Prognose- und Variantenbetrachtung Prognose-Planfall 1	Gesamtpreis	_____ €
3.	Prognose- und Variantenbetrachtung Prognose-Planfall 2	Gesamtpreis	_____ €
4.	Projektorganisation und Dokumentation	Gesamtpreis	_____ €
5.	Dienstleistungen im Stundenlohn	Gesamtpreis	_____ €
	Gesamthonorar (netto)		_____ €
	zzgl. Nebenkosten in Höhe von _____ v. H. des Honorars		_____ €
	zzgl. Umsatzsteuer in Höhe von _____ v. H.		_____ €
	Gesamthonorar (brutto)		_____ €

Wir erklären hiermit rechtsverbindlich, dass wir uns an unser Angebot bis zum __.__.20__ gebunden halten.

Datum / Stempel / Unterschrift

6. Anlagenverzeichnis

Anlage 1: Beschlussvorlage der Verwaltung zur Rahmenplanung Gerthe-West vom 15.10.2018

Anlage 2: Abgrenzung des Rahmenplangebietes „Gerthe-West“

Anlage 3: Vertragsentwurf Verkehrsuntersuchung „Gerthe-West“

Anlage 4: Dokumentation Quartiersspaziergang am 29.08.2019

Das Verkehrskonzept Bochum-Nord ist unter folgendem Link im Bürgerinformationssystem der Stadt Bochum abrufbar:

https://session.bochum.de/bi/vo0050.asp?_kvonr=7072660&search=1