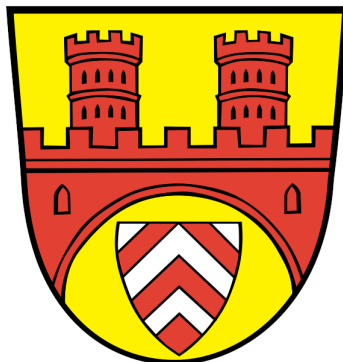


STADT BIELEFELD



AUFGABENBESCHREIBUNG

Auftraggeber:

Stadt Bielefeld
Amt für Verkehr
Ravensberger Straße 12
33602 Bielefeld

Vertiefende verkehrstechnische Untersuchungen-

Verkehrsgutachten Jahnplatz

Bielefeld

Amt für Verkehr

Aufgabenstellung und Ziel der verkehrstechnischen Untersuchungen

Die Stadt Bielefeld hat im Rahmen des geplanten Stadtbahnausbaus im Januar 2013 das Verkehrsgutachten Jahnplatz erarbeiten lassen. Ziel des Gutachtens war es, anhand von verschiedenen Szenarien die Verlagerungswirkung des motorisierten Verkehrs auf das innere Verkehrsnetz der Stadt Bielefeld abzuschätzen. Mit dem Beschlussvorschlag der Verwaltung zur Drucksache 6425/2009-2014 hat der Stadtentwicklungsausschuss am 05.11.2013 erstmalig über das Verkehrsgutachten Jahnplatz beraten und am 3.12.2013 den Beschluss gefasst, weitergehende Untersuchungen von der Fachverwaltung auszuschreiben und zu vergeben.

Als bedeutender Verkehrsknotenpunkt in Bielefeld hat der ÖPNV am Jahnplatz mit durchschnittlich 120.000 Fahrgästen am Tag die dominierende Rolle aller Verkehrsträger.

Parallel zum verkehrstechnischen Gutachten werden ein städtebauliches Gutachten und die Machbarkeitsstudie Stadtbahn Innenstadt in Auftrag gegeben. Eine interdisziplinäre Zusammenarbeit mit den anderen Gutachtern wird vorgegeben. Vor Beginn der Arbeiten wird in einem Workshop mit allen beteiligten Gutachtern die weitere Vorgehensweise und Zusammenarbeit besprochen.

Inhalte und Schwerpunkte der Gutachten

Das **städttebauliche Gutachten Jahnplatz** soll die Entwicklungspotenziale des Jahnplatzes aufzeigen, sowie durch eine Raumanalyse die Nutzungsansprüche der unterschiedlichsten Verkehrsarten definieren. Damit sollen Grundlagen und Entscheidungskriterien für die weitere Planung aufgezeigt werden.

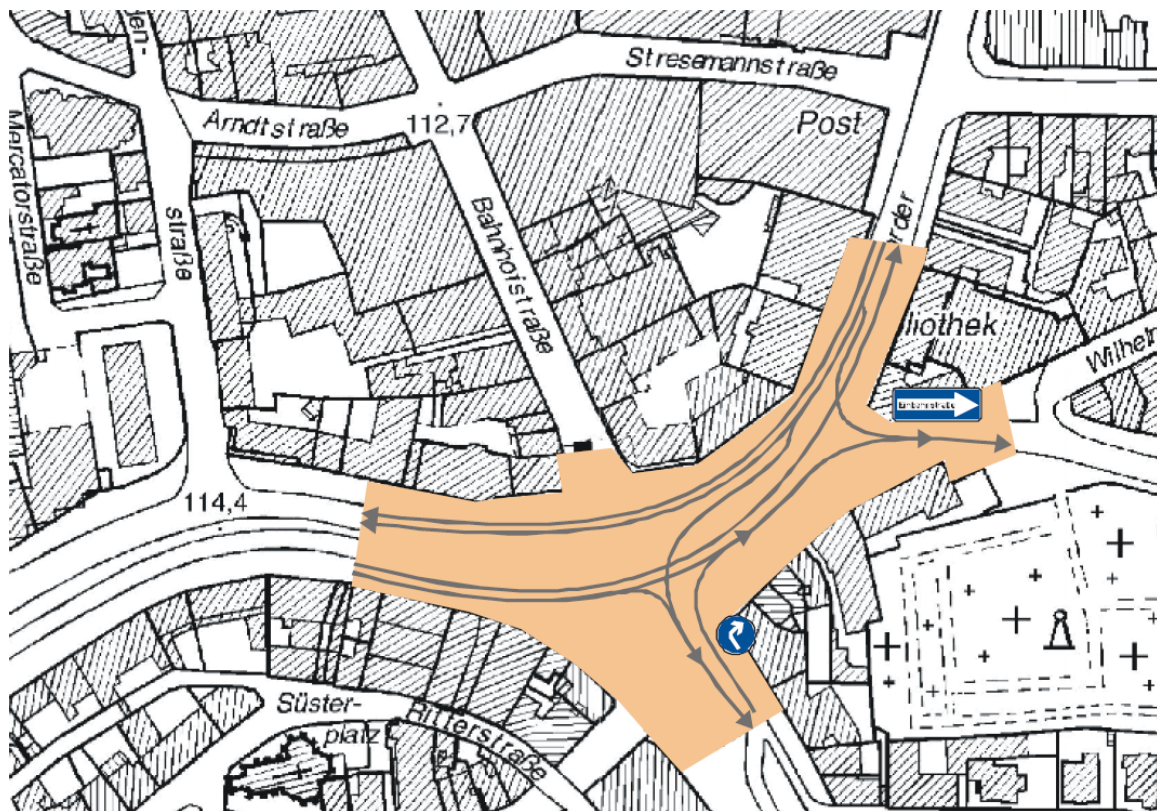
Zunächst soll im Zuge einer umfassenden Bestandsaufnahme und –analyse die heutige Situation des Jahnplatzes (Untersuchungsraumes) abgebildet werden. Insbesondere soll die Bedeutung im Stadtgefüge, die Bedeutung für den MIV und ÖPNV sowie für den Fuß- und Radverkehr näher untersucht werden. Zusätzlich sind wichtige Sichtbeziehungen und Nutzungsstrukturen zu analysieren. Unter der Berücksichtigung der Voraussetzungen die sich aus den Szenarien ergeben ist eine exakte Lage der Stadtbahnhaltestelle zu erarbeiten und planerisch darzustellen.

Die **Machbarkeitsstudie Grüner Stadtring** wird vom Verkehrsunternehmen moBiel beauftragt und untersucht die Integration der Stadtbahn im Bereich Adenauerplatz bis Friedensstraße unter verkehrlichen und städtebaulichen Aspekten. Ein weiterer Schwerpunkt des Gutachtens bildet eine Untersuchung der Innensstadtdurchführung zwischen Kesselbrink und Adenauerplatz. An dieser Stelle knüpft die Machbarkeitsstudie an das städtebauliche Gutachten Jahnplatz an und liefert wichtige Rahmenbedingungen für die Gestaltung des Jahnplatzes. Je nach Lage der Stadtbahntrasse und abhängig von den zu untersuchenden Szenarien ergeben sich wiederum Ergebnisse, die für die vertiefenden verkehrstechnischen Untersuchungen relevant sind.

Die **vertiefende verkehrstechnische Untersuchung** soll aufbauend auf den Ergebnissen des vorliegenden Verkehrsgutachtens Jahnplatz (BBW, 2013) für drei Szenarien insbesondere Aussagen zu folgenden Punkten geben:

- Erreichbarkeit der Innenstadt für den MIV (Erschließungskonzept)
- Abgrenzung des Gebietes, in dem relevante Verlagerungswirkungen zu erwarten sind (erweitertes Untersuchungsgebiet)
- Detaillierte Berechnung der Leistungsfähigkeit relevanter LSA im erweiterten Untersuchungsgebiet
- Kostenschätzung für erforderliche bauliche Anpassungen an Knotenpunkten und Lichtsignalanlagen
- Erarbeitung eines Konzeptes zur Verkehrslenkung
- Aussagen zu den Umweltauswirkungen der belasteten Straßen (Lärm / Luftschadstoffe)
- Auswirkungen auf das Parkleitsystem und Kostenschätzung für die erforderlichen Anpassungen

Ausschnitt aus der DGK der Stadt Bielefeld mit Jahnplatz und den MIV Verkehrsbeziehungen und der Schwarzplan des Bereiches Bielefeld Innenstadt:

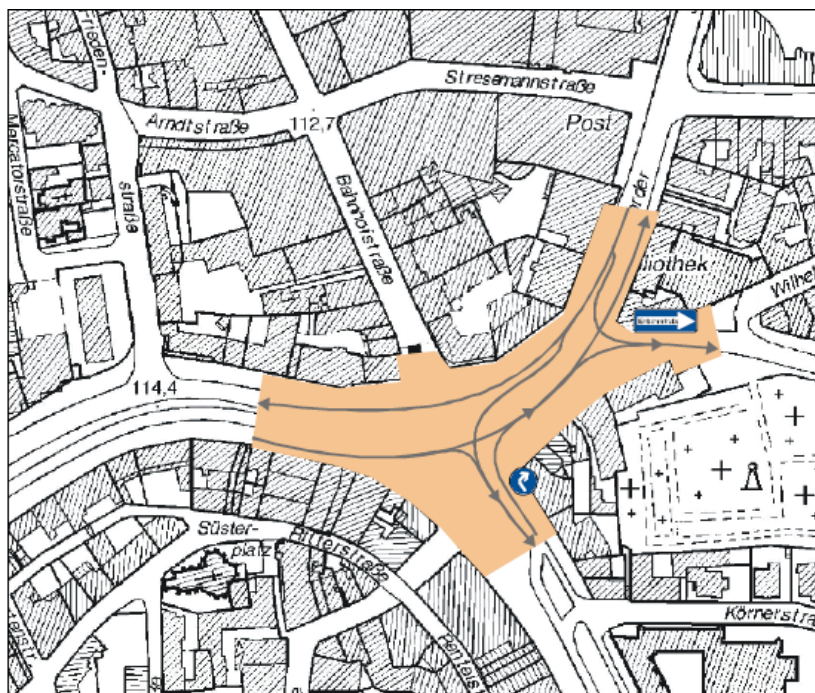


Nach dem Beschluss des Stadtentwicklungsausschusses vom 03.12.2013 sollen folgende Szenarien tiefer untersucht werden:

Szenario 2.) Fahrstreifenreduktion

Beschreibung: Alle Verkehrsbeziehungen bleiben erhalten, jedoch entfällt für den MIV im Verlauf Herforder Straße und Oberntorwall/ Alfred-Bozi Straße jeweils ein Fahrstreifen pro Fahrtrichtung (siehe Abbildung 1).

Abbildung 1: Schema Szenario 2



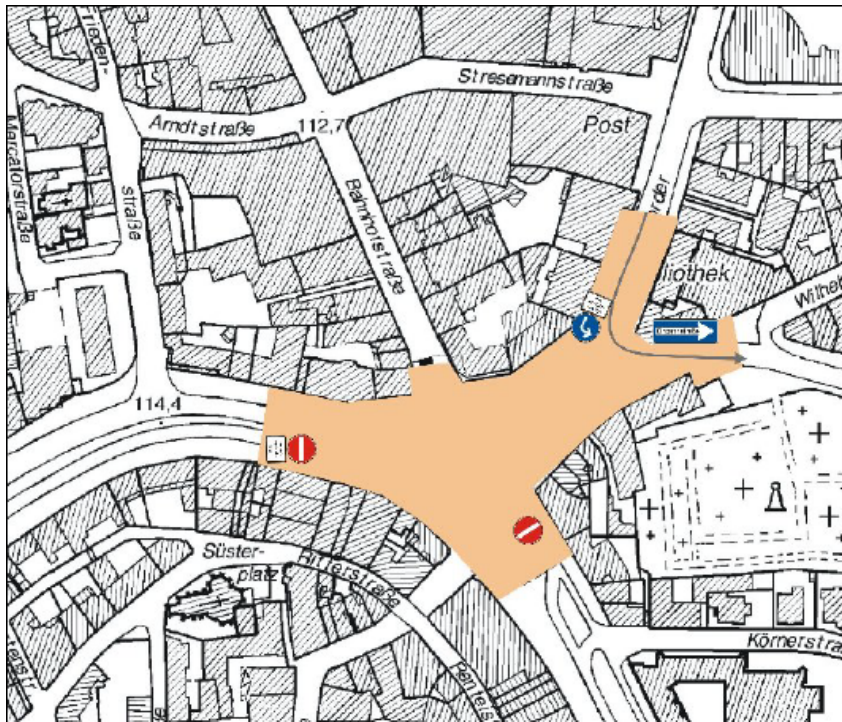
Szenario 2 gestattet die Integration der Straßenbahn in den Verkehrsraum. Gleichzeitig werden die derzeitigen Verkehrsbeziehungen beibehalten. Die Verlagerungswirkungen in

das umliegende Straßennetz bleiben begrenzt.

Szenario 4.) Vollsperrung des Jahnplatzes

Beschreibung: Komplette Sperrung des Jahnplatzes für den allgemeinen MIV. Ausgenommen sind lediglich die Zufahrten zu den Stellplatzanlagen (u.a. Commerzbank) sowie der Lieferverkehr und der ÖPNV. Die Verkehrsbeziehung Herforder Straße/ Friedrich-Verleger Straße bleibt erhalten.

Abbildung 2: Schema Szenario 4



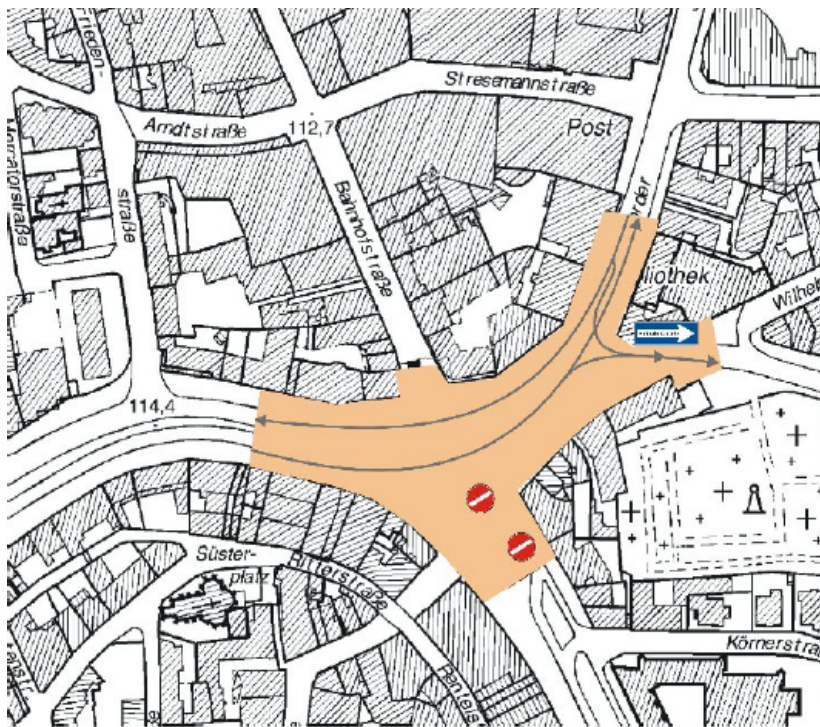
Durch die Komplettsperung für den motorisierten Verkehr wird das Straßennetz der Innenstadt erheblich belastet. An einigen Straßenzügen sind Zunahmen der Verkehrsstärke bis 40% zu erwarten. Aufgrund der Verlagerung der Verkehre und der Vielzahl von Ausweichrouten werden die

Auswirkungen breit auf das Umfeld des Jahnplatzes gestreut. Auf der anderen Seite entstehen aber auch Entlastungen im erweiterten Einzugsbereich des Jahnplatzes, hier insbesondere auf der Herforder Straße nördlich des Willy-Brandt-Platzes. Für eine städtebauliche Aufwertung des Raumes bietet dieses Szenario die größten Potenziale.

Szenario 5.) Kombination aus den Szenarien 2 und 3.2

Beschreibung: Im Verlauf der Herforder Straße/ Alfred-Bozi- Straße und Oberntorwall/ Herforder Straße entfällt ein Fahrstreifen je Richtung. Der Niederwall wird im Abschnitt Körnerstraße bis Jahnplatz komplett gesperrt.

Abbildung 3: Schema Szenario 5



Der Verkehr vom Jahnplatz wird auf benachbarte Verkehrsachsen verdrängt. An den einzelnen Knotenpunkten ergeben sich Zunahmen der Verkehrsbelastungen um bis zu 15 Prozent.

Durch die Kombination von Verkehrsverlagerungen und Reduzierung der Verkehrsbeziehungen am

Jahnplatz im Szenario 5 wird die vom MIV benötigte Fläche reduziert. Die verbleibenden Verkehrsflächen können zwischen den verschiedenen Verkehrsarten (MIV, Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV) neu aufgeteilt werden. Die Eingriffe in die Struktur des Innenstadtverkehrs sind vergleichsweise moderat.

Ziel der vertiefenden verkehrstechnischen Untersuchung ist die Überprüfung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes in der Bielefelder Innenstadt unter der Berücksichtigung einer reduzierten Verkehrsmenge am Jahnplatz. Des Weiteren sind gemäß der Aufgabenbeschreibung Vor- und Nachteile der erarbeiteten Szenarien gegenüber zu stellen. Die erarbeiteten Szenarien sollen in einem Verkehrskonzept reflektiert werden sowie Handlungsempfehlungen erarbeitet werden.

Die vertiefenden verkehrstechnischen Untersuchungen haben den Schwerpunkt, insbesondere die Änderung der Verkehrsmengen im MIV am Jahnplatz, die sich aus den Szenarien ergeben, zu untersuchen. Eine Veränderung der Verkehrsmenge im MIV und die Verlagerungswirkung auf das städtische Verkehrsnetz, unter dem Einfluss der Szenarien, sind auf ihre Auswirkung auf die Ziel- und Quellverkehre zu analysieren. Für eine klassifizierte Aussage ist eine mikroskopische Simulation des Verkehrsablaufs im Untersuchungsbereich zu erarbeiten. Mit dieser lassen sich die Verkehrsabläufe detailliert überprüfen. Auch Aussagen zur Leistungsfähigkeit des städtischen Verkehrsnetzes sind auf diesen Grundlagen aufzubauen. Erforderliche bauliche Veränderungen der Verkehrsgeometrie an Knotenpunkten sind in einer Kostenschätzung zusammenzufassen und abzuschätzen.

Unter der Berücksichtigung der Szenarien ergibt sich neben der Veränderung der Reisezeiten auch eine Veränderung der Verkehrsverteilung auf das umliegende Straßennetz. Hier sind verkehrslenkende Maßnahmen und gleichzeitig der Umgang mit zusätzlichen Umweltbelastungen durch Mehrverkehre zu erarbeiten.

Grundsätze der Ausschreibung:

Aufgrund der oben genannten Sachlage und der Aufgabenbeschreibung ist eine enge Zusammenarbeit des Auftragnehmers mit dem Auftraggeber (Stadt Bielefeld) und mit der moBiel GmbH erforderlich. Zudem wird die Stadt Bielefeld ein städtebauliches Gutachten zur Gestaltung des Jahnplatzes ausschreiben, hier ist ebenfalls eine intensive Zusammenarbeit mit dem Planungsbüro erforderlich. Die Koordinierung der drei Gutachten, „Städtebauliches Gutachten Jahnplatz“, „Machbarkeitsstudie Innenstadt“ und die „Vertiefenden verkehrstechnischen Untersuchungen“, übernimmt die Stadt Bielefeld mit der moBiel GmbH.

Die beschriebenen Leistungen sind nach dem tatsächlichen Aufwand (Stundenaufwand) zu kalkulieren. Die Vergabegrundlage bilden die Vorschriften der Vergabeordnung für freiberufliche Dienstleistungen (VOF).

Dem Auftragnehmer bleibt es überlassen, Teilleistungen an Subunternehmer zu vergeben. Die Haftung bleibt jedoch alleine beim Auftragnehmer. Die Subunternehmer sind vor der Abgabe des Angebotes dem Auftraggeber schriftlich zu benennen.

Aufgabenbeschreibung

1. Auswertung von vorhandenen Gutachten

Die Grundlage für die Erarbeitung der verkehrstechnischen Untersuchungen bildet das Verkehrsgutachten Jahnplatz, die Vorplanungen zur neuen Stadtbahnlinie 5 sowie aktuelle städtebauliche Entwicklungen des Einzelhandels in der Innenstadt Bielefeld. Der Auftraggeber muss sich daher in die entsprechenden Ergebnisse des Verkehrsgutachtens Jahnplatz einarbeiten.

Zum Bearbeiten des Gutachtens werden folgende Studien zur Verfügung gestellt:

- Verkehrsgutachten Jahnplatz aus dem Jahr 2013 (Büro BBW aus Bochum)
- Verkehrsgutachten Kesselbrink aus dem Jahr 2009 (Büro HSV aus Bielefeld)
- Ergebnisse des Verkehrsmodells der Stadt Bielefeld (IVV Aachen, Analyse 2013, Planfall 2025)
- Einzelhandelsentwicklungskonzepte zur Innenstadt
- Bauleitplanungen der Stadt Bielefeld
- Lärmschutz- und Schallimmissionsgutachten der Stadt Bielefeld
- Auswertung verschiedener Zählzeiten der Stadt Bielefeld
- Untersuchungen zum Radverkehrsnetz der Stadt Bielefeld
- Änderungskonzept Freiraumplanung und das Konzept der kurzen Wege für Jahnplatz und Umgebung
- Luftreinhalteplan Bielefeld

Für die Erarbeitung sämtlicher Arbeitsgrundlagen stehen digitalisierte Kartengrundlagen (DWG/DXF Formate) sowie GIS Datensätze (z.B. Shapefiles zu Straßenräumen) zur Verfügung.

2. Aufbau eines mikroskopischen Modells

Aufbau eines mikroskopischen Modells für den Bereich der Innenstadt (siehe Straßenzüge unter Pkt. 2.3) und die Simulation gemäß den Bedingungen der Szenarien. Die Grenzen des Untersuchungsbereichs bildet im Westen und Norden der Ostwestfallendamm inklusive der Anschlussknoten an das untergeordnete Netz. Im Osten durch die August-Bebel-Straße zwischen Herforder Straße und Hermannstraße und im Süden bis zum Kreuzungspunkt August-Bebel-Straße/ Detmolder Straße. In diesem Bereich liegen ca. 45 Knotenpunkte.

Verkehrserhebungen (Optional)

Vom Gutachter sind zur Erarbeitung seiner Ergebnisse Verkehrserhebungen an bestimmten Knotenpunkten durchzuführen. In dieser Position sind die Anzahl und die Summe der erforderlichen Erhebungen zu kalkulieren. Wir gehen davon aus, dass fünf weitere Erhebungen durchzuführen sind. Sollten mehr Erhebungen notwendig sein, so ist dies vom Bieter hinreichend zu begründen. Zum Gesamtpreis werden nur die fünf Erhebungen zur Spitzenstunde hinzugezogen. Jede zusätzliche Erhebung ist vom Auftraggeber schriftlich zu bestätigen.

Preis für eine zusätzliche Erhebung zur Hauptverkehrszeit, etwa 3 Stunden (als Beispiel ist der Knotenpunkt Friedrich-Ebert-Straße/August-Bebel-Straße/ Werner-Bock-Straße zu wählen):

netto:€

Zuzüglich.....% Mehrwertsteuer:€

Preis für eine zusätzliche 16 Stunden Erhebung (als Beispiel ist der Knotenpunkt Friedrich-Ebert-Straße/August-Bebel-Straße/ Werner-Bock-Straße zu wählen):

netto:€

Zuzüglich.....% Mehrwertsteuer:€

2.1. Aufbau einer kleinteiligen Verflechtungsmatrix

Den Kern dieser Untersuchung bilden die Quelle-Ziel Beziehungen im motorisierten Individualverkehr. Im Untersuchungsgebiet sind sämtliche Quellen und Ziele zu analysieren und Änderungen, die sich anhand der verschiedenen Auswirkungen in den Szenarien

ergeben, zu untersuchen. Die Resultate sind auf die Veränderungen in der Matrix analytisch zu beschreiben.

2.2. Nachweis der Funktionsfähigkeit des innerstädtischen Straßennetzes mit Hilfe einer mikroskopischen Simulation

Schwerpunkt der Analyse ist das Aufzeigen, welche konkreten Ziele verfolgt werden, wie und bis zu welchem Grad die jeweiligen Maßnahmen wirken, welche Abhängigkeiten bestehen und welches die Auswirkungen auf das benachbarte Netz sind. Darin sind die Verkehrsmanagement -Maßnahmen der Kategorien Verkehrssteuerung und Verkehrsleitung darzustellen und zu erläutern. Dies umfasst die Beschreibung der grundlegenden Steuerungsprinzipien und Steuerungsabhängigkeiten an den Lichtsignalanlagen für einzelne Knoten und die Abhängigkeiten entlang von Streckenzügen.

Die Verkehrsbelastungen der Innenstadt sind für die Spitzenstunde anhand der drei zu untersuchenden Szenarien sowie im Prognose-Nullfall zu ermitteln und darzustellen.

Im zweiten Schritt ist mithilfe einer mikroskopischen Simulation der Verkehrsablauf unter der Berücksichtigung der Stadtbahn an den unten angegebenen Knotenpunkten zu erarbeiten (ca. 45 Knotenpunkte in der Gesamtanzahl). Für alle Knotenpunkte ist eine statistische Auswertung (Verlustzeiten etc.) erforderlich.

Für folgende Straßenzüge sind Visualisierungen des Verkehrsablaufs zu erarbeiten bzw. mikroskopisch abzubilden:

- Vom Knotenpunkt Adenauer Platz, über die Kreuzstraße, über den Knotenpunkt Kreuzstraße/ Niederwall/ Detmolder Straße bis zum Knotenpunkt Detmolder Straße/August-Bebel-Straße. (Anzahl der betroffenen Knotenpunkte: 6)
- Vom Knotenpunkt August-Bebel-Straße/Detmolder Straße, über die komplette Länge der August-Bebel-Straße bis zum Knotenpunkt Herforder Straße/ August-Bebel-Straße. (Anzahl der betroffenen Knotenpunkte: 21)
- Vom Knotenpunkt Artur-Ladebeck-Straße/Johannistal, über den Adenauerplatz, Alfred-Bozi-Straße/Oberntorwall, über den Jahnplatz, in die Friedrich-Verleger-Straße, bis zum Knotenpunkt Friedrich-Verleger-Straße/ August-Bebel-Straße/Heeper-Straße. (Anzahl der betroffenen Knotenpunkte: 13)
- Vom Knotenpunkt Jöllenbecker Straße/ Weststraße/ Ostwestfalendamm, über die Feilenstraße, über den Willy-Brandt-Platz (Kreisverkehr), über die Paulusstraße bis zum Knotenpunkt August-Bebel-Straße/Paulusstraße. (Anzahl der betroffenen Knotenpunkte: 8)

Zu berücksichtigen ist, dass diese Streckenzüge teilweise identische Knotenpunkte miteinander haben.

Des Weiteren ist gesondert und in Abhängigkeit von politischen Beschlüssen der Aufwand für folgende Streckenzüge einzukalkulieren. Der Zufluss aus den benachbarten Knotenpunkten ist dabei stets zu berücksichtigen:

- Streckenzug zwischen zwei Knotenpunkten
netto:€
Zuzüglich.....% Mehrwertsteuer:€

- Streckenzug mit drei Knotenpunkten
netto:€
Zuzüglich.....% Mehrwertsteuer:€

- Streckenzug mit vier Knotenpunkten
netto:€
Zuzüglich.....% Mehrwertsteuer:€

Diese Positionen zu den zusätzlichen Streckenzügen dienen als eine Option und stehen in Abhängigkeit zu politischen Beschlüssen. Sie werden nicht zur Gesamtsumme des Angebotes hinzugerechnet.

Die Ergebnisse der Simulation sollen statistisch ausgewertet werden. Die Beschreibung der Verkehrsqualität (sofern in anderen Arbeitsschritten nicht schon erwähnt) soll dem Stand der Verkehrswissenschaft und Technik entsprechen. Hierbei sollen insbesondere die mittleren Verlustzeiten der verschiedenen Verkehrsträger, die Verteilung der Verlustzeiten über einen vorher definierten Zeitraum sowie die Rückstaulängen berechnet werden. Zuletzt soll eine Risikobewertung zur Empfindlichkeit des Gesamtsystems erfolgen, u.a. auch gegenüber baustellenbedingten Leistungseinbussen.

Erwünscht ist die Simulation mit dem Produkt der PTV AG Vissim. Ein alternatives System muss dem Stand der Technik entsprechen. Für eine eventuelle Präsentation in Bürgerforen ist eine dreidimensionale Visualisierung des Verkehrs zu erarbeiten.

Der Einfluss der ÖPNV Beschleunigung auf die Signalanlagen ist zu berücksichtigen. Damit der öffentliche Busverkehr nicht von der Dosierung betroffen wird, sind im Bereich der Dosierstellen respektive der Stauräume Busspuren/Stadtbahnlinien bzw. die Mitbenutzung von geeigneten Vorsortierstreifen vorgesehen bzw. in der Neuplanung zu berücksichtigen. Die überwiegende Anzahl der Lichtsignalanlagen sind gegenwärtig verkehrsabhängig mit Bus- /Stadtbahnanmeldungen ausgestattet, so dass eine Priorisierung des ÖV an den Knotenpunkten gewährleistet werden kann.

3. Untersuchung der Erschließung der Parkhäuser (Konzept)

Für die Parkhäuser ist in jedem Szenario die Erschließungssituation zu überprüfen. Desweiteren ist eine mögliche Ansiedlung des ECE Centers in der Innenstadt mit 200 neuen Parkplätzen zu berücksichtigen sowie ein mögliches Parkhaus Karstadt mit 230 neuen Stellplätzen.

Die Ergebnisse aus dem Verkehrsgutachten Jahnplatz zur Parkhausauslastung sind vertiefend zu analysieren. Dazu ist unter der Berücksichtigung der Tagesganglinie jedes Parkhauses das Konzept des Bielefelder Parkleitsystems zu überprüfen. Im Anschluss sind die Parkhäuser auf ihre Qualität zu bewerten. Die Bewertung ist plausibel und entsprechend zu erläutern. Den Anpassungsbedarf für das Parkleitsystem an die neue Verkehrsführung ist darzustellen und kostenmäßig abzuschätzen.

3.1. Reisezeitmessung

Für jedes gewählte Szenario ist, auf das Untersuchungsgebiet beschränkt mit Hilfe der Simulation, eine Reisezeitmessung für bestimmte Ziele (Parkhäuser, Jahnplatz etc.) in der Innenstadt zu erarbeiten. Die Veränderungen der Reisezeiten sind im Anschluss zu bewerten.

4. Ermittlung des voraussichtlichen Ausbaubedarfs an einzelnen Knotenpunkten und Lichtsignalanlagen

In Folge des Gutachtens Jahnplatz sind Verkehrsknotenpunkte nach dem HBS und AKF Verfahren bewertet worden. In Fällen, in denen die Verkehrsqualität nicht ausreichend ist, muss der Gutachter die Verkehrsgeometrie auf den Ausbaubedarf überprüfen. Hier sind geeignete Vorschläge zum Ausbau der Knotenpunkte zu benennen und im Maßstab 1:500 darzustellen. Daraufhin sind die Kosten für den Ausbau abzuschätzen. Pro Knotenpunkt ist eine Kostenschätzung nach dem Vergleichswertverfahren zu erarbeiten. Ebenso ist der Änderungsbedarf an Lichtsignalanlagen darzustellen und kostenmäßig abzuschätzen.

Für die Kalkulation sind 10 zusätzliche Knotenpunkte mit AKF Verfahren und im Anschluss die kritischen Knotenpunkte mit HBS zu berechnen und bewerten. Hierzu stellt das Amt für Verkehr dem Bieter die Planungsdaten aus dem Planungssystem LISA zur Verfügung. Es sind ausschließlich diejenigen neu zu bewerten, die noch nicht im Verkehrsgutachten Jahnplatz berechnet worden sind.

5. Detaillierte Darstellung und Auswertung des ÖPNV, Fahrrad- und Fußgängerverkehrs am Jahnplatz

Analog zum städtebaulichen Gutachten und der Machbarkeitsstudie Innenstadttring sind je nach Szenario Querschnitte (1:50 Maßstab) für die Aufteilung der Straßenräume zu erarbeiten.

Für die Fahrrad- und Fußverkehre ist eine konzeptionelle Planung für den Jahnplatz unter der Einbeziehung des unmittelbaren Straßen- und Wegenetzes aufzustellen. Bei der Radverkehrsplanung sind das derzeitige Radverkehrsaufkommen, die von der Stadt Bielefeld im Jahr 2012 erstellte Untersuchung des Radverkehrsnetzes Bielefeld sowie zukünftige und potenzielle Radverkehrshaupttrouten auf Grundlage des derzeitigen Standes der technischen Regelwerke zu berücksichtigen.

Die Fußwegeplanung ist unter der Berücksichtigung der bestehenden Hauptströme sowie der konzeptionellen Wegebeziehungen im „Änderungskonzept Freiraumplanung“ und anhand des „Konzeptes kurze Wege“ zu berücksichtigen.

Insbesondere sind die weitergehenden Planungen zur neuen Linie 5 und das dazugehörige ergänzende Busnetz zu berücksichtigen. Der Arbeitsstand ist vom Gutachter aufzunehmen und in seine Planung zu integrieren. Hierzu stellt moBiel die aktuellen Entwicklungen zum ergänzenden Busnetz zur Verfügung.

Zusätzlich sind hier zwei Abstimmungstermine einzuplanen.

Dieser Arbeitsschwerpunkt ist mit den Gutachtern „Machbarkeitsstudie Stadtbahn Innenstadt“ und dem „Städtebaulichen Gutachten Jahnplatz“ gemeinsam zu erarbeiten. Der Startschuss zur Bearbeitung der Gutachten wird in einem gemeinsamen Workshop in der Stadt Bielefeld erfolgen. Ein weiterer Workshop ist im Zusammenhang des Bürgerbeteiligungsprozesses zum städtebaulichen Gutachten einzuplanen. Hier sollen die Anregungen der Bürger, Institutionen bestehend aus Interessensvertretern und den Planungsverantwortlichen mit in die Planung einfließen.

6. Lärm- und Immissionsschutz – Aussagen zu Verkehrsverlagerungen

Ermittlung der Veränderung der Lärmsituation durch die Verlagerung von Verkehrsströmen im Untersuchungsgebiet. Für repräsentative Gebäudefassaden an jedem Straßenabschnitt sind die Beurteilungspegel zu errechnen. Es ist zu prüfen, ob die Grenze der Gesundheitsgefährdung von 70/60 dB(A) erreicht oder überschritten wird. Gegebenenfalls

sind geeignete Minderungsmaßnahmen vorzuschlagen. Bei der Entwicklung von Minderungsmaßnahmen ist der aktuelle Lärmaktionsplan der Stadt Bielefeld zu berücksichtigen. Im Bereich von baulichen Veränderungen ist der Anspruch auf Schallschutz im Sinne der 16. BImSchV abzuschätzen

Um die Kompatibilität mit den städtischen Berechnungen herzustellen, wird empfohlen die Berechnung mit „SoundPLan“ durchzuführen. Die Ergebnisse sind mit den zuständigen Fachkräften vom Amt für Verkehr abzustimmen.

7. Verkehrskonzept Erschließung der Innenstadt

Hier sind Maßnahmen in der Verkehrserschließung der Innenstadt zu erarbeiten, die sich aus den beschlossenen Szenarien ableiten, bzw. aus den sich bietenden veränderten Randbedingungen infolge der Neuplanung der Stadtbahnlinie 5 sowie der baulich-funktionellen verkehrsrelevanten Änderung infolge von Neubau, Umnutzung bzw. Nutzungsänderung der Straßenräume, ergeben. Mit der weiteren Bündelung der übergeordneten Verkehrsströme auf das höher klassifizierte Straßennetz bietet sich die Chance einer begrenzten Verkehrsberuhigung im näheren Umfeld des Jahnplatzes. Zusätzliche notwendige Verkehrsbeziehungen mittels Kfz sollen in begrenztem Umfang im bestehenden, gewachsenen und weiter zu entwickelnden Verkehrssystem unter Berücksichtigung der Belange aller Verkehrsarten aufgenommen werden. Ausgangspunkt für Änderungen ist das heutige, in seiner Grundstruktur relativ stabile Erschließungssystem, von dem in aller Regel nur im Bedarfsfall abgewichen werden sollte.

In einem zweiten Schritt sind - ergänzend zu den Steuer- und Leitdefinitionen - Verkehrsmanagement Maßnahmen der Kategorien Verkehrslenkung und Verkehrsinformation zu beschreiben und deren Potentiale und Auswirkungen zu beurteilen.

8. Abstimmungsgespräche, Teilnahme an Workshops und zusätzliche Leistungen

Für die Erarbeitung der verkehrstechnischen Untersuchung ist eine interdisziplinäre Zusammenarbeit mit den Gutachtern der Studie „Machbarkeitsstudie Stadtbahn Innenstadt“ sowie dem „Städtebaulichen Gutachten - Jahnplatz“ erforderlich.

Neben den zwei Abstimmungsterminen aus dem Arbeitsschwerpunkt **detaillierte Darstellung und Auswertung des ÖPNV, Fahrrad- und Fußgängerverkehrs am Jahnplatz** sind weitere 3 Abstimmungstermine einzukalkulieren.

Ein zusätzlicher wesentlicher Termin ist der Workshop (siehe Punkt 6) vor den Arbeiten wahrzunehmen, indem die weitere Vorgehensweise, die Projektkoordination und eine verbindliche Zeitschiene erarbeitet wird.

Werden zusätzliche öffentliche oder nichtöffentliche Projektvorstellungen gewünscht so sind diese gesondert in Rechnung zu stellen und gehören nicht zur Kalkulation des Angebotes.

Es sind folgende Tagessätze vom Bieter anzugeben:

Tagessätze (über 5, max. 8 Stunden)

Projektleiter (Leitender Ingenieur)	
Projektingenieur	
Technischer Mitarbeiter	

Die Kosten der Tagessätze verstehen sich zzgl. der gesetzlichen Mehrwertsteuer und aller Nebenkosten. Zu Nebenkosten gehören die Reisekosten, Verpflegungskosten und gegebenenfalls Übernachtungskosten. Eine Arbeitsaufnahme ohne eine schriftliche Bestätigung bzw. Zustimmung durch den Auftraggeber wird nicht vergütet.

Kostenzusammenstellung:

1. „Auswertung von vorhandenen Gutachten“

netto:€

Zuzüglich.....% Mehrwertsteuer:€

2. „Aufbau eines mikroskopischen Modells“

netto:€

Zuzüglich.....% Mehrwertsteuer:€

2.1 „Aufbau einer kleinteiligen Verflechtungsmatrix“

netto:€

Zuzüglich.....% Mehrwertsteuer:€

2.2 „Nachweis der Funktionsfähigkeit des innerstädtischen Straßennetzes mit Hilfe einer mikroskopischen Simulation“

netto:€

Zuzüglich.....% Mehrwertsteuer:€

3. „Untersuchung der Erschließung der Parkhäuser (Konzept)“

netto:€

Zuzüglich.....% Mehrwertsteuer:€

3.1 „Reisezeitmessung“

netto:€

Zuzüglich.....% Mehrwertsteuer:€

4. „Ermittlung der voraussichtlichen Ausbaubedarfs an einzelnen Knotenpunkten und LSA“

netto:€

Zuzüglich.....% Mehrwertsteuer:€

5. „Detaillierte Darstellung und Auswertung des ÖPNV, Fahrrad- und Fußgängerverkehrs am Jahnplatz“

netto:€

Zuzüglich.....% Mehrwertsteuer:€

6. „Lärm- und Immissionsschutz“

netto:€

Zuzüglich.....% Mehrwertsteuer:€

7. „Verkehrskonzept Erschließung der Innenstadt „

netto:€

Zuzüglich.....% Mehrwertsteuer:€

8. „Abstimmungsgespräche, Teilnahme an Workshops und zusätzliche Leistungen“

netto:€

Zuzüglich.....% Mehrwertsteuer:€

Der anzugebende Preis erstreckt sich auf alle anfallenden Kosten der Bieterin / des Bieters bezüglich der Erfüllung der oberhalb angegebenen Leistungen, inkl. sämtlicher Nebenkosten (insbesondere laufender Abstimmungsaufwand, auch Fahrt- und Materialkosten usw.), sowie sämtlicher Auslagen.

netto:€

Zuzüglich.....% Mehrwertsteuer:€

Gesamtpreis:€

Unterschrift des Bieters

Datum und Ort

Mit der Unterschrift erklärt sich der Bieter mit der Aufgabenstellung einverstanden. Es bestehen seitens des Bieters keine Unklarheiten im Bezug auf Erfüllung der Leistungen. Nachforderungen aufgrund von Unkenntnissen werden nicht erstattet.

Eine Vergütung der Angebotserstellung entfällt. Die Untersuchungsergebnisse und alle relevanten Daten sind digital und in Papierform in dreifacher Ausführung (ausgedruckt

und gebunden) abzugeben. Alle erarbeiteten Simulationen und Visualisierungen sind auf einen Datenträger (im AVI Format) zu brennen und zu übergeben.

Nach dem erteilten Zuschlag wird mit dem Bestbieter ein Ingenieurvertrag abgeschlossen.

Untersuchungsgebiet

-  Verkehrsknotenpunkte unterhalb des QWD
-  Verkehrsknotenpunkte
-  Simulationsbereich



Stadt Bielefeld
Amt für Verkehr
- 660.21 -

