



vorläufige Leistungsbeschreibung

IQ-Leitprojekt „Öffentlicher Raum und Mobilität Innenstadt“

Inhaltsverzeichnis

vorläufige Leistungsbeschreibung	1
IQ-Leitprojekt „Öffentlicher Raum und Mobilität Innenstadt“	1
1. Vorbemerkung	3
2. Ausgangssituation	4
3. Rahmenbedingungen/Rahmenpläne/Grundlagen	6
4. Art und Umfang der Leistung	7
5. Räumliche Abgrenzung	9
6. Ausführungsfrist/Zeitplanung	9
7. Formale Anforderungen	10
8. Haftung, Ersatzpflicht und außerordentliches Kündigungsrecht	10
9. Preisgestaltung und Vergütung	10
10. Eigentums- und Urheberrecht	10
11. Datenschutz	11
12. Ausführliche Beschreibung der Leistungsbausteine	11
12.1 Grundlagen und Analyse	11
12.1.1. Grundlagenermittlung	11
12.1.2. Analyse	12
12.2 Erarbeitung des Konzeptes „Öffentlicher Raum und Mobilität“	12
12.3. Beteiligung	14
13. Kriterien der Vergabe	15

1. Vorbemerkung

Karlsruhe ist bekannt für seinen vorbildlichen schienengebundenen Nahverkehr, der mit großen Anteilen am Modal-split bis weit in das Umland genutzt wird. Seit 2005 wird zudem die Stadt als Fahrradstadt ausgebaut und ganz aktuell werden die Bedingungen für die Fußgängerinnen und Fußgänger deutlich verbessert. Die Stärkung des Umweltverbunds ist somit zentraler Bestandteil der Verkehrspolitik.

In der Karlsruher Innenstadt wird seit 2006 das Infrastrukturprojekt „Kombilösung“ realisiert. Das Projekt besteht aus zwei wesentlichen Teilen. Im ersten Teil wird ein Stadtbahntunnel unter der zentralen Fußgängerzone Kaiserstraße sowie vom Marktplatz bis zum Kongresszentrum errichtet. Der zweite Teil umfasst den Umbau der Hauptverkehrsachse Kriegsstraße mit einem Straßentunnel und einer neuen oberirdischen Straßenbahntrasse (www.kombiloesung.de).

Die Kombilösung wird absehbarer Zeit fertig gestellt. Anschließend, erfolgt die komplette Umgestaltung der Fußgängerzone Kaiserstraße, sowie der Plätze Berliner Platz im Osten und Europaplatz im Westen. Der Marktplatz wird bereits bis Herbst 2020 fertiggestellt. Der Umbau Kaiserstraße wird in Abschnitten erfolgen und mehrere Jahre in Anspruch nehmen. Die oberirdischen Flächen und öffentlichen Räume werden dadurch sukzessive wieder zur Verfügung stehen und die geplante Entwicklung der City nach Süden wird in Teilen umgesetzt sein. Dies bietet die einmalige Chance, die Gestaltung und Nutzung innerstädtischer Räume grundlegend zu überdenken.

Die Lebensbedingungen und Bedürfnisse der Besucherinnen und Besucher sowie der Anwohnerinnen und Anwohner wandeln sich. Deshalb muss die Innenstadt unterschiedliche Bedarfe abdecken und ist großen Veränderungen unterworfen.

Einerseits sind die Folgen der Klimaerwärmung spürbar und erfordern vor allem in verdichteten Stadträumen wie der Innenstadt eine daran angepasste Gestaltung der öffentlichen Räume. Diese sollen zur Verbesserung des innerstädtischen Mikroklimas beitragen und sich gleichzeitig an veränderte klimatische Bedingungen anpassen

Der Verkehr und die Mobilität in der Innenstadt werden sich ebenfalls verändern. Der Umbau der Verkehrsstrassen und der oben beschriebene Wandel erfordern es, grundlegend über die Aufenthaltsqualität und Mobilität der Innenstadt nachzudenken. Karlsruhe will sich zu einer Wohlfühlstadt entwickeln, bei der der Mensch im Vordergrund steht.

Zur zielgerichteten Steuerung der Innenstadtentwicklung wird ein schlüssiges Konzept benötigt. Dieses soll im Rahmen des IQ-Leitprojektes „Öffentlicher Raum und Mobilität Innenstadt Karlsruhe“ im Korridor „Zukunft Innenstadt“ erarbeitet werden.

<https://www.karlsruhe.de/iq/innenstadt>

Zukunftsweisende Ideen sind gesucht zugunsten einer lebendigen Innenstadt mit hoher Aufenthaltsqualität. Die Aspekte des Korridortheemas „Grüne Stadt“ sollen hier einfließen (https://www.karlsruhe.de/iq/gruene_stadt). Die Innenstadt soll modernen Mobilitätsbedürfnissen gerecht werden, Orte zum Wohlfühlen bieten und neue Chancen, die sich aus der Kombilösung ergeben, wahrnehmen. Der Fokus liegt dabei in der Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Raumes.

In einem umfassenden, nachhaltigen und innovativen Konzept sollen der öffentliche Raum und die Mobilität integriert behandelt werden:

- Aufenthaltsqualität und Gestaltung verbessern (Wohlfühlstadt)
- Erdgeschosszonen stärken und Voraussetzungen für qualitätvolle Nutzungen schaffen
- Ressourcen- und Klimaschutz berücksichtigen
- Klimaanpassung (Umgang mit dem sich verändernden Klima) beachten
- Nachhaltiges Mobilitätsverhalten generell fördern und stärken
- Erreichbarkeit der Innenstadt mit nachhaltigen Verkehrsmitteln fördern und stärken

Den nachfolgenden Fragen soll dabei beispielsweise nachgegangen werden:

- Wo soll Karlsruhe in puncto Mobilität in 10 Jahren stehen und welche Schritte setzen wir auf dem Weg dahin um? Welche längerfristigen Visionen sind denkbar (Horizont 20-30 Jahre)?
- Wie präsentiert sich die Karlsruher Innenstadt – heute und in Zukunft?
- Wie bewege ich mich als junger, als berufstätiger oder als älterer, als flanierender oder als einkaufender Mensch durch die Innenstadt von Karlsruhe?
- Welchen und wie viel Verkehr wollen wir in welchen Straßen und auf welchen Plätzen?
- Welche Probleme und Verbesserungsmöglichkeiten/Alternativen gibt es?
- Wie kann man Räume schaffen, in denen sich Menschen – junge/alte Menschen, Frauen/Männer - gerne (konsumfrei) aufhalten?
- Welche Plätze sollen welche Funktion erhalten?
- Wer kann vor Ort unterstützen und wie?
- Wie funktioniert in Zukunft die Belieferung?
- Wo und wie soll geparkt werden?
- Wie erreiche ich die Innenstadt schnell/ bequem/ günstig/klimaneutral?
- Wie können die genannten Aspekte im Hinblick auf eine Klimaanpassung optimiert und in konkrete Maßnahmen (z.B. der Verkehrsführung) umgesetzt werden?
- Wie können die Emissionen weiter gesenkt werden?

2. Ausgangssituation

Die Karlsruher Innenstadt übernimmt auf engem Raum eine Vielzahl wichtiger Funktionen – einerseits für die Bewohnerinnen und Bewohner, andererseits für Besucherinnen und Besucher aus der Stadt und der gesamten Region. Sie ist Einzelhandels- und Gastronomiemagnet, bietet zahlreiche Freizeiteinrichtungen, ist aber zugleich auch Kultur- Dienstleistungs-, Behördenzentrum und somit auch zentraler Arbeitsplatz von vielen Menschen. Mit dem Sitz zweier deutscher Bundesgerichte hat die Innenstadt auch bundesweite Strahlkraft. Die Innenstadt ist Standorten zahlreicher (weiterführender) Schulen und daher für Kinder und Jugendliche von hoher Bedeutung.

Die gute Erreichbarkeit des Oberzentrums Karlsruhe mit nachhaltigen Verkehrsmitteln ist wichtiges Kriterium bei der Weichenstellung von Verkehrsentscheidungen. Mit dem umfassenden Projekt Kombilösung für den öffentlichen Verkehr wird sich die Innenstadt bei Fertigstellung stark verändern. Die Stadt möchte dies als Chance aufgreifen, um die Innenstadt maßgeblich in eine zukunftsweisende Struktur zu überführen. Der öffentliche Raum mit der dort stattfindenden Mobilität soll über ein ganzheitlich integriert gedachtes Konzept gesteuert werden.

Im Jahr 2003 wurde ein umfangreiches Plätze- und Höfekonzept erstellt, das zum Teil umgesetzt wurde. Einige der Umsetzungen, wie die Gestaltung des Lidellplatzes oder des Kirchplatzes St. Stephan haben zu einer deutlichen Erhöhung der Aufenthaltsqualität geführt.

Der Verkehrsentwicklungsplan Karlsruhe wurde im Jahr 2012 verabschiedet. Dort wurden in einem umfassenden Prozess – unter Beteiligung der Öffentlichkeit - die Bestandssituation erfasst sowie Ziele, Szenarien und Maßnahmen für die Gesamtstadt entwickelt. Darin sind bereits Bausteine für die Innenstadt enthalten. Diese müssen überprüft und weiter ausgearbeitet werden.

Auch das „Gutachten zur Zukunftsfähigkeit der Karlsruher City als Einzelhandelsstandort 2030“ vom Beratungsbüro CIMA in 2019 hat Verbesserungen der Gestaltung, der Mobilität sowie Veränderungen insbesondere der EG Zonen in der Innenstadt gefordert. Zu diesem Themenbereich wurden 16 Einzelvorschläge formuliert (wie z.B. Fahrradparkhäuser oder alternative Verkehrslösungen für verschiedene Höfe) als Teil der über hundert weiteren Vorschläge der Gesamtstrategie des CIMA-Gutachtens.

Erstellt werden soll ein zukunftsfähiges, verkehrsträgerübergreifendes, ausgewogenes und mit Akteuren abgestimmtes Konzept für Öffentlichen Raum und Mobilität in der Innenstadt, mit konkreten Maßnahmenvorschlägen für Projekte und Prozesse. Diese sollen die Aspekte Stadt-, Klima- und Umweltverträglichkeit, Verkehrssicherheit, Flexibilität für die Nutzerinnen und Nutzer (Wechsel der Transportmittel), Nutzung innovativer Mobilitätsformen sowie Aufenthaltsqualität, Orte zum Wohlfühlen, Zugänglichkeit und Erreichbarkeit der Innenstadt vor dem Hintergrund „einkaufen, wohnen, arbeiten und flanieren“ beinhalten. Jede vorgeschlagene Lösung muss einen Beitrag zur Klimaneutralität darstellen. Die Stadt Karlsruhe hat im Juli 2019 den Klimanotstand ausgerufen und verpflichtet sich mit dem Klimaschutzkonzept die Ziele des Landes BW zur Reduzierung des motorisierten Verkehrs zu erreichen. Innovative zukunftsfähige Lösungsansätze (e-Mobilität, autonomes Fahren usw.) müssen mitgedacht werden.

Das Konzept dient den politisch Verantwortlichen, der Verwaltung sowie den Nutzenden der Innenstadt als Strategie und als Leitlinie für die weitere Entwicklung bis zum Jahr 2030 und darüber hinaus. Dies gilt auch für die angestrebte CO₂ Neutralität, die für die Innenstadt idealerweise schon vor 2050 erreicht werden soll. Innovative Ansätze sollen im besten Fall sogar Strahlkraft auf angrenzende Quartiere, die Gesamtstadt und die Region entfalten.

3. Rahmenbedingungen/Rahmenpläne/Grundlagen

Das Konzept für Öffentlichen Raum und Mobilität Innenstadt soll auf einer Vielzahl von weiteren bestehenden Konzepten für die Innenstadt aufbauen (Auflistung nicht abschließend):

- Kombilösung
Planungen für die Kriegsstraße
<https://www.diekombiloesung.de/kombiloesung/kriegsstrasse.html>
Planungen für die Kaiserstraße
<https://www.diekombiloesung.de/kombiloesung/kaiserstrasse.html>
- Neugestaltung Kaiserstraße
https://www.karlsruhe.de/b3/bauen/projekte/kaiserstr_neu.de
- Laufendes Sanierungsgebiet Innenstadt Ost
https://www.karlsruhe.de/b3/bauen/sanierung/innenstadt_ost.de
- Gutachten zur Zukunftsfähigkeit der Karlsruher City als Einzelhandelsstandort 2030 (CIMA-Gutachten) (von 2018)
<https://beteiligung.karlsruhe.de/content/bbv/details/49/?tab=2>
- Plätze- und Höfekzept (von 2003, liegt als pfd-Dokument vor und wird in Phase II zur Verfügung gestellt)
- Lichtplan (2008)
<https://www.karlsruhe.de/b3/bauen/projekte/lichtplan.de>
- Verkehrsentwicklungsplan (2012), Handlungskonzept und Monitoring
https://www.karlsruhe.de/b3/verkehr/verkehrsentwicklung/vep_plaene
<https://www.karlsruhe.de/b3/verkehr/verkehrsentwicklung/monitoring.de>
- Nahverkehrsplan KVV (2014)
https://www.kvv.de/fileadmin/user_upload/kvv/Dateien/Unternehmen/KVV_Nahverkehrsplan_2014_Endversion.pdf
- Räumliches Leitbild (2016)
<https://www.karlsruhe.de/b3/bauen/publikationen/leitbild>
- Klimaanpassungsplan (2015)
<https://geoportal.karlsruhe.de/buergergis/index.html?webmap=559014e5753b4d19be702648ae400b96¢er=935306.3616%2C6277208.0242%2C102100&level=14>
- Klimaschutzkonzept
https://www.karlsruhe.de/b3/natur_und_umwelt/klimaschutz/klimakonzept.de
- ISEK2020 (2012)
<https://www.karlsruhe.de/b4/buengerengagement/karlsruhe2020.de>
- 20-Punkte-Programm für den Radverkehr (2005)
https://www.karlsruhe.de/b3/verkehr/radverkehr/massnahmen/HF_sections/content/ZZkR_U2CZAAtsvPA/ZZI4jA7xgdAQNo/Brosch%3%BCre_Internetversion_klein.pdf
- Lärmaktionsplan (2016)
<https://geoportal.karlsruhe.de/buergergis/index.html?webmap=co8967d6aaf845af96e90ef98f1289b6¢er=935306.3616%2C6277208.0242%2C102100&level=12>
- Innenstadt von Morgen aus der Sicht von Studierenden (2019)
https://www.karlsruhe.de/b2/wissenschaft_bildung/wissenschaftsbuero/projekte_wb/innenstadtvonmorgen/HF_sections/content/ZZnADtRYLLZomJ/ZZo2zBCphKpUEo/Ergebnisdokumentation_StudentInnenstadt_ang.6.5.2016.pdf
- Befragung Jugendlicher zur Situation und Zukunft der Innenstadt: my city my place
<https://stja.de/angebot/mycity-myplace-jugendliche-fordern-raeume-in-der-innenstadt/>

Derzeit durch städtische Ämter oder Gesellschaften geplant oder in Bearbeitung sind:

- Werbeanlagensatzung für die Innenstadt
- Sondernutzungsrichtlinie für die Innenstadt
- Gestaltungshandbuch für die Innenstadt
- Fußverkehrskonzept für die Gesamtstadt
- Märktekonzept Innenstadt
- Veranstaltungskonzept Innenstadt
- Farbkonzept Marktplatz
- Monitoring Verkehrsentwicklungsplan 2020
- Fortschreibung Nahverkehrsplan

Die Entwürfe dieser Konzepte werden dem Auftragnehmer sobald wie möglich zur Verfügung gestellt.

Im Rahmen der Vorbereitung zu dieser Ausschreibung hat das Büro Gehl aus Kopenhagen eine Stärken/Schwächen-Analyse durchgeführt.

4. Art und Umfang der Leistung

Zunächst sollen Qualitäts- und Nutzungsziele erarbeitet, eine Hierarchisierung der öffentlichen Räume vorgenommen und diese Überlegungen eng mit denen der Mobilität verknüpft werden. Eine Verkehrsplanung kann nicht ohne Vorstellung über zukünftige Nutzungen der öffentlichen Räume erfolgen. Gleichzeitig kann nur eine angepasste Verkehrsplanung gewünschte Nutzungen unterstützen und gewährleisten. Die Hierarchie für den öffentlichen Raum soll auf der Entwicklung einer Vision und auf einer detaillierten „Studie des öffentlichen Lebens und der Mobilität“ aufbauen.

Alle Mobilitätsarten müssen integriert behandelt und die zu entwickelnden Maßnahmen mit bestehenden Planwerken (z.B. Verkehrsentwicklungsplan, Räumliches Leitbild etc.) in Einklang gebracht werden. Ein besonderes Augenmerk soll auf Fuß- und Radverkehr wie auch den Lieferverkehr in der Innenstadt gerichtet werden. Die Stadt soll zunehmend von nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmenden geprägt sein, für die ausreichend Bewegungsraum – nach genderspezifischen Gesichtspunkten-, Verkehrsflächen sowie Abstellmöglichkeiten für deren Fahrzeuge zur Verfügung stehen sollen. Neben der privaten Mobilität wird auch die Logistik des Wirtschaftsverkehrs eine wichtige Rolle spielen. Sie muss heutigen Anforderungen (z.B. Zustell- und Abholdienste des stationären Einzelhandels (same-day-delivery, Click and Collect) und der Gastronomie, just-in-time – Internetbestellungen bzw. Rücksendungen, Einschränkungen der Lieferzeiten, Zufahrtsbeschränkungen) mit zukunftsfähigen Antworten begegnen.

Alle bereits in Umsetzung befindliche Maßnahmen für die Innenstadt (z. B. Kombi-Lösung, Umgestaltung Kaiserstraße/Marktplatz, Kriegsstraße) sowie bekannter Defizite (z. B. nördliche Karlstraße, südliche Waldstraße, Zirkel, (Liefer-)Höfe) sollen ausgewertet und beachtet werden.

Ebenso muss eine umfassende Bestandsaufnahme der bei der Stadtverwaltung vorhandenen Daten (Strukturdaten, Verkehrsdaten) und der örtlichen Situation vorgenommen werden (z.B. in den Bereichen Anwohner, Parken, öffentlicher Verkehr, Kraftfahrzeuge, Radverkehr, Fußverkehr inkl. Aufenthalt, Wirtschaftsverkehr). Vorschläge für weitere zu erhebende Daten sind zu liefern. Gegebenenfalls sind weitere Daten zu erheben, auch unter Einbeziehung alternativer,

unkonventioneller Vorgehensweisen bzw. zur Erhebung unkonventioneller/ untypischer/ außergewöhnlicher Erhebungsparameter bzw. nutzungsbezogen.

Es wird ein Konzept für öffentlichen Raum und Mobilität erwartet, also eine Fortschreibung des vorhandenen Plätze- und Höfekonzeptes mit integrierter Erstellung eines Mobilitätskonzeptes.

Die Fortschreibung ist dadurch begründet, da sich die Fragestellungen zum Teil überlagern. Beispielsweise könnten neu entstehende Wegeverbindungen für verschiedene Nutzergruppen (Fuß-, Rad- und Lieferverkehr) durch geöffnete (Liefer-)Höfe in deren mögliche Umgestaltung einfließen. Auch gilt es, Angebote für neue Bedarfe und Nutzergruppen wie die „Sharing-community“ oder der Wunsch nach Raum für kulturelle Entfaltungsmöglichkeiten zu eruieren und zu verorten.

Auch ein Parkraumkonzept ist für eine Neuordnung der Verkehre für eine menschen- und klimafreundlichere Innenstadt unverzichtbar und soll in das Konzept für Öffentlichen Raum und Mobilität eingebunden werden (sowohl für Kfz- als auch den Radverkehr).

Für die Umsetzung aller Maßnahmen sind die Übergangsphasen bis zur Realisierung in die Überlegungen einzubeziehen.

Das Konzept soll nicht nur Strategien, sondern ebenfalls einige Entwürfe für Lupenbereiche beinhalten (siehe 12.2). Darüber hinaus sollen kurzfristige Maßnahmen vor Ort ermöglichen, die Öffentlichkeit einzubeziehen und Erfolge greifbar zu machen.

Teil der Arbeit soll auch ein Pilotansatz sein, der verschiedene Maßnahmen vor Ort testet.

Das Konzept ist in enger Zusammenarbeit mit dem Stadtplanungsamt Karlsruhe zu erarbeiten. Die Erarbeitung der Strategie und der Maßnahmen erfordert außerdem den Dialog mit Vertretern der Kommunalpolitik und der Öffentlichkeit, um gemeinsam das Ziel zu entwickeln, auf das Karlsruhe hinarbeitet, aber dieses auch für die Umsetzung nachhaltig zu verankern.

Um das gesamte Vorhaben mit der Öffentlichkeit abzustimmen, ist ein begleitender Beteiligungsprozess vorzusehen. Dieser soll bisherige Beteiligungen zu vorhandenen umfassenden Planwerken und Konzepten (z. B. VEP, CIMA-Gutachten, Sanierungsgebiet Innenstadt-Ost) ergänzen. Die Koordination mit städtischen Ämtern erfolgt durch die Bildung einer projektbegleitenden Arbeitsgruppe.

Die Koordination durch den Auftragnehmer soll

- öffentliche Veranstaltungen
- Sitzungen mit Akteuren
- Sitzungen mit der städtischen Arbeitsgruppe
- Arbeitsgespräche mit dem Stadtplanungsamt

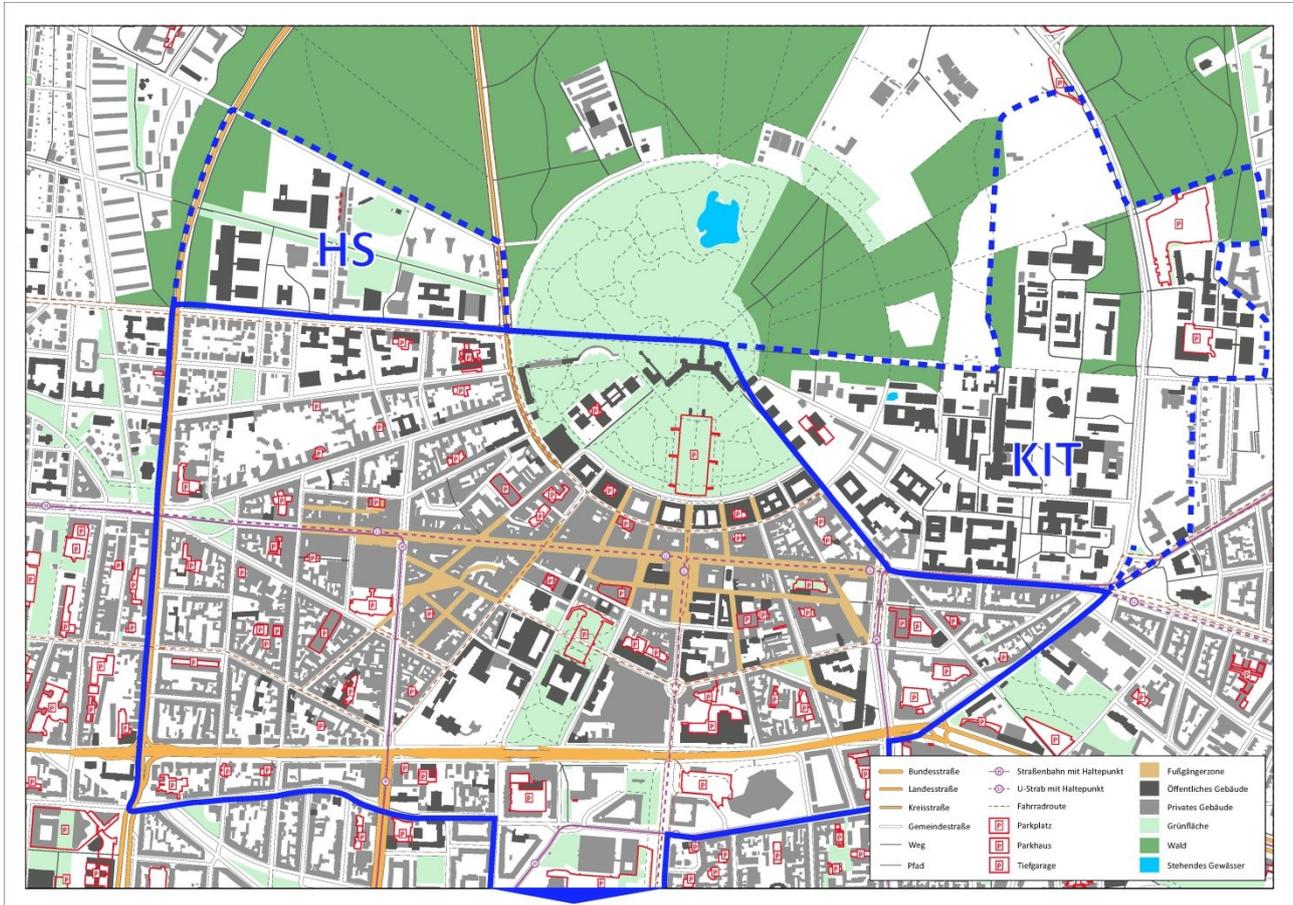
umfassen.

Alle Ergebnisse sind öffentlichkeitswirksam, in ansprechender Sprache und Terminologie, mit ansprechendem Layout und in ansprechenden Grafiken und Visualisierungen zu liefern, damit sie in öffentlichen Veranstaltungen sowie Gremien verständlich präsentiert und auch für

Medienarbeit verwendet und publiziert werden können.

5. Räumliche Abgrenzung

Die räumliche Abgrenzung für die zu erarbeitenden Leistungen stellt sich wie folgt dar:



Erläuterung: KIT = Karlsruhe Institut für Technik, HS = Hochschule Karlsruhe
Diese sind Standorte bedeutender Verkehrserzeuger am Rande der Innenstadt und erarbeiten eigene Verkehrs- und Mobilitätsstrategien.

Der Plan zeigt, welcher Bereich grundsätzlich zu betrachten ist. Je nach Nutzung und Struktur der innerhalb der Linie liegenden Quartiere werden unterschiedliche Maßnahmevorschläge für die Gestaltung und die Mobilitätslösungen erwartet. Es werden je nach Maßnahmenart Zonenlösungen zu realisieren sein, deren Abgrenzung jeweils neu zu definieren ist. Ebenso werden Aussagen zu den angrenzenden Quartieren erwartet, sofern sie in gestalterischer oder verkehrlicher Wechselwirkung zur Innenstadt stehen bzw. die in einem sinnvollen inhaltlichen Zusammenhang mit der Innenstadt liegen.

6. Ausführungsfrist/Zeitplanung

Bearbeitungszeit des Auftrages: Ab Juni 2020 (unmittelbar nach der Auftragsvergabe). Das fertige Konzept soll bis Ende 2021 vorliegen.

Die Arbeitsschritte und deren zeitliche Abfolge sind mit dem Stadtplanungsamt abzustimmen.

Phase II des Nicht Offenen Verfahrens (Angebotsabgabe):

- Angebotsaufforderung voraussichtlich Februar 2020
- Prüfung der Angebote: voraussichtlich März 2020
- Präsentation des Angebotes durch das Büro: voraussichtlich KW 13 in 2020 im Rahmen eines Gremiums bestehend aus Mitarbeitenden der Verwaltung und Gemeinderäten der Stadt Karlsruhe
- Öffentlicher Auftakttermin (Vorstellung des Büros und der Aufgabenstellung): voraussichtlich Juni 2020

7. Formale Anforderungen

Pläne sind CAD/GIS-fähig anzufertigen

8. Haftung, Ersatzpflicht und außerordentliches Kündigungsrecht

Siehe allgemeine Vertragsbedingungen

9. Preisgestaltung und Vergütung

Das Angebot muss sämtliche Kosten für die vom Anbieter zu erbringenden Leistungen einschließlich aller Nebenleistungen, wie zum Beispiel Personal-, Sach-, Material- und Reisekosten, enthalten. Die angebotenen Preise sind Festpreise über die gesamte Vertragslaufzeit. Die spätere Geltendmachung im Rahmen von Nachverhandlungen ist ausgeschlossen. Eine Vergütung für die Angebotserstellung erfolgt nicht.

Auf Anforderung des Auftragnehmers werden Abschlagszahlungen der Vergütung für die nachgewiesenen Leistungen einschließlich Umsatzsteuer gewährt. Abschlagszahlungen werden 30 Werktage nach Zugang des prüfbaren Nachweises fällig.

10. Eigentums- und Urheberrecht

Die Stadt Karlsruhe erhält das alleinige Eigentums- und Urheberrecht an den im Rahmen der Erstellung des Gutachtens erhobenen Daten. Das Eigentum an den auf Datenträgern gespeicherten Daten geht bei Übergabe der Ergebnisse auf die Stadt Karlsruhe über. Sie hat das uneingeschränkte Recht, Ergebnisse des Gutachtens nach ihrem Ermessen zu veröffentlichen und an Dritte weiterzugeben.

Eine Weitergabe der Daten an Dritte durch den Auftragnehmer oder eine Nutzung der Daten durch den Auftragnehmer ist nur dann möglich, wenn dem Auftragnehmer eine vorherige schriftliche Zustimmung der Stadt Karlsruhe vorliegt. Ansonsten behält sich die Stadt Karlsruhe die Möglichkeit der Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen vor.

11. Datenschutz

Die jeweils aktuelle Version zu den Informationspflichten gemäß Artikel 13 EU-Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) ist unserem Internetauftritt zu entnehmen. Bitte besuchen Sie hierfür <https://www.karlsruhe.de/impressum/datenschutz.de> (siehe insbesondere Ziffer 1. a) und informieren sich über die jeweils geltenden Datenschutzbestimmungen.

12. Ausführliche Beschreibung der Leistungsbausteine

Für alle folgenden Leistungsbausteine werden textliche Aussagen bzw. aussagekräftige Planwerke erwartet.

Die textlichen Aussagen sind in einem Bericht zusammen zu fassen. Die Arbeitsergebnisse müssen digital und bearbeitbar (Pläne GIS-fähig) sowie druckbar als pdf und in fünf Fertigungen in Papierform (Abschlussbericht, Pläne etc). gemäß der Vorgaben des Stadtplanungsamtes und dem Layout der Stadt Karlsruhe abgegeben werden.

12.1 Grundlagen und Analyse

Die wichtigsten aktuellen Potenziale und Herausforderungen von Karlsruhe in Bezug auf Nutzung, Aufenthaltsqualität, Mobilitätsverhalten, Wegebeziehungen etc. sollen in der Analyse identifiziert werden. Darauf aufbauend sollten Strategien und Gesamtempfehlungen für die öffentlichen Räume Karlsruhes entwickelt werden - sei es im Zusammenhang mit dem Aufenthalt im öffentlichen Raum oder den Mobilitätsanforderungen. Dies wird die Grundlage für den "Konzept für öffentlichen Raum und Mobilität " bilden.

12.1.1. Grundlagenermittlung

1. Eine umfassende Bestandsaufnahme der bei der Stadtverwaltung vorhandenen Daten (Strukturdaten, Verkehrsdaten), der städtebaulich und verkehrsplanerisch relevanten Untersuchungen und der örtlichen Situation ist vorzunehmen (z.B. in den Bereichen Bevölkerung, Nutzungen, Parken, öffentlicher Verkehr, Kraftfahrzeuge, Radverkehr, Fußverkehr inkl. Aufenthalt, Wirtschaftsverkehr).
(Liste der Verkehrserhebungen, deren Dateiformat und Liste weiterer Tools, z.B. Simulationen)
2. Vorschläge für weitere zu erhebende Daten sind zu liefern und gegebenenfalls sind weitere Daten zu erheben, auch unter Einbeziehung alternativer, unkonventioneller Vorgehensweisen bzw. zur Erhebung unkonventioneller/ untypischer/ außergewöhnlicher Erhebungsparameter, auch nutzungsbezogen ergänzend zu den obigen Daten.
3. Eine "Studie über das öffentliche Leben und die Mobilität" ist zu erstellen. Diese Aufgabe sollte sich darauf konzentrieren, Zählungen und Beobachtungen durchzuführen, um sowohl fließende als auch ruhende Aktivitäten zu registrieren, ob auf Straßen, Plätzen, in Parks oder in halböffentlichen Räumen wie Höfen. Dies könnte beispielsweise folgendes beinhalten:

- Anzahl der Fußgängerinnen und Fußgänger
- Fahrrad-Zählungen
- Registrierung von Aufenthalt – nach Alter und Geschlecht sowie stattfindenden Aktivitäten
- Beobachtungen von Themen wie:
 - öffentliche Möblierung
 - Beleuchtung
 - Begrünung
 - Lücken im Wegenetz

Die Zählungen und Beobachtungen sollen die vorhandenen Daten sinnvoll ergänzen.

4. Recherche und steckbriefartige Auswertung von Mobilitätskonzepten und -strategien in vergleichbaren Räumen anderer Städte im Hinblick auf deren Ziele, Inhalte, innovative Ansätze, Kooperationsformen, Realisierungszeiträume und Erfahrungen.

12.1.2. Analyse

1. Überprüfung des bestehenden Plätze- und Höfekonzeptes in Bezug auf Hierarchie und Mobilität, Funktionen, Verbindungen, Gestaltung.

Umfassende Analyse des Ist-Zustandes in der Innenstadt mit den o.g. Grundlagendaten (siehe Grundlagenermittlung) zur Identifizierung bestehender Schwächen im öffentlichen Raum und im Mobilitätsbereich (z.B. ÖV, Radverkehr, Fußverkehr inkl. Aufenthalt, MIV, Parken, Wirtschaftsverkehr).

Die Analyse muss auf Daten beruhen, die nicht nur die Mobilität, sondern auch die Lebendigkeit des öffentlichen Raumes betreffen.

2. Auswertung und Einbeziehung aller bereits in Umsetzung befindlicher und geplanter Maßnahmen für die Karlsruher Innenstadt.
3. Identifizierung wichtiger Gebäude als Orientierungspunkte und als Quellen und Ziele der Mobilitätsbedürfnisse.
4. Identifizierung wichtiger Straßenzüge, Plätze und Erdgeschosszonen, die aktiviert werden sollten.

12.2 Erarbeitung des Konzeptes „Öffentlicher Raum und Mobilität“

1. Erarbeitung von Visionen und Zielen unter Einbeziehung verschiedener Nutzergruppen und unter Berücksichtigung der Ergebnisse vorhandener Beteiligungsprojekte (z.B. CIMA-Gutachten, Sanierungsgebiet Innenstadt-Ost) und ergänzenden Formaten zur Aktivierung lokaler Nutzer- und Interessensgruppen (siehe 12.3. Beteiligung).
2. Hierarchie bzw. Bedeutung und Identität der unterschiedlichen öffentlichen Räume definieren. Das Stadtplanungsamt wird hierfür Rahmenbedingungen und erste Vorüberlegungen mit den städtischen Dienststellen abstimmen und dem Auftragnehmer mitteilen.

3. Eine Hierarchiekarte des öffentlichen Raumes erstellen, die als Rahmen für räumliche und mobilitätsbezogene Planungsentscheidungen in den nächsten 10-20 Jahren dienen kann. Zuweisung spezifischer Funktionen und Aktivitäten zu öffentlichen Räumen, wie Plätze, Parks, Straßen etc.
4. Integrierte Betrachtung der einzelnen Verkehrsarten untereinander und mit dem unter oben genannten Hierarchieüberlegungen. Erstellung eines Maßnahmenkatalogs.
 - Im Konzept werden Aussagen zu allen Verkehrsarten/- themen gemacht:
 - Öffentlicher Verkehr, Thema Schiene und Bus
 - Fußgängerverkehr/ Fußgängerzone
 - Fahrradverkehr
 - Führung des MIV
 - Parken (Kfz und Fahrrad)
 - City Logistik / Wirtschaftsverkehr (Ver- und Entsorgung)
 - Signalanlagen
 - Sharing-Systeme

- Einbeziehung der Verknüpfungsmöglichkeiten zu geplanten Projekten in der Innenstadt
- Aufbau auf bestehenden Planwerken und Konzepten sowie der Einbeziehung von Interessensgruppen (siehe 12.3)
- Überprüfung bestehender Gestaltungsvorschläge, um sicherzustellen, dass sie mit der Stadtvision und dem Konzept für öffentlichen Raum und Mobilität übereinstimmen.
- Verbindungen für die verschiedenen Verkehrs-Modi aufzeigen, basierend auf reinen Mobilitätsüberlegungen und wie sie die Qualität des öffentlichen Raums und des öffentlichen Lebens unterstützen können
- Parkierungsstrategie / Inventarisierung des Parkraums - MIV

Das Parken von Autos ist ein entscheidendes Thema, es führt oft zu emotionalen Debatten und ist eine Grundlage für die meisten Maßnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Lebens und der Mobilität. Daher ist eine Parkraumstrategie ein wichtiger Schritt, politische Entscheidungen rund um dieses Thema zu stützen. Dies soll geschehen, z.B. durch die Bereitstellung von Fakten über das Parken in einer kohärenten und leicht zugänglichen Form. Anschließend sollen bestimmte Themen detaillierter betrachtet werden z.B. Potentiale für die effizientere Nutzung von Parkplätzen, welche Verkehrsarten welchen Anteil des Umsatzes in Geschäften generieren und/oder die Auswirkung innovativer Technologien auf das Parken. Es wird eine Methodik/Struktur zum Umgang mit dem Parkraum erwartet, inkl. evtl. erforderlicher (ergänzender) Erhebungen.

- Parkierungsstrategie / Inventarisierung des Parkraums- Fahrräder

Es wird eine Methodik/Struktur zum Umgang mit dem Parken von Fahrrädern erwartet, inkl. evtl. erforderlicher (ergänzender) Erhebungen (z.B. im Umfeld der

Schulen)

5. Lupen: Konzeptentwürfe für fünf Schlüsselstandorte/Potenzialräume, um die wichtigsten Vorgehensweisen und Maßnahmen, die für die Umsetzung des Konzepts für öffentlichen Raum und Mobilität erforderlich sind, zu konkretisieren und zu visualisieren. Ein detaillierter Gestaltungsplan wird nicht verlangt.
Die jeweiligen Standorte für Konzeptentwürfe werden gemeinsam von der Stadt und dem Büro ausgewählt.

Beispiele für mögliche Konzeptentwürfe sind:

- Europaplatz / Kaiserstraße West
- Durlacher Tor / Kaiserstraße Ost
- Karlstraße (nördlich vom Karlstor)
- Lieferhöfe - Adressierung halböffentlicher Räume
- ein öffentlicher Platz mit inaktiven Erdgeschosszonen (z.B. Friedrichsplatz)
- Vorplatz Kunsthalle
- Erbprinzenstraße zwischen Herrenstraße und Ludwigsplatz
- Wegeverbindung zwischen Ludwigsplatz und nördlicher Waldstraße

6. Testen & Lernen: Pilotprojekte, Reallabore
Teil der Arbeit soll auch sein, verschiedene Maßnahmen mit Modellcharakter vor Ort zu testen. Die Standortwahl könnte mit den Konzeptentwürfen für dauerhafte Lösungen übereinstimmen.

Die Fokussierung auf Pilotprojekte soll der Öffentlichkeit zeitnah erste Ergebnisse aus dem Prozess sichtbar machen und darüber hinaus sicherstellen, dass die Dynamik der Kombilösung genutzt wird. Schließlich kann ein Pilotprojekt auch, wenn relevant, eine Zwischennutzung von Räumen ermöglichen, bei denen eine permanente Lösung eher langfristige Zeitperspektiven hätte.

7. Handlungsempfehlungen / Vorbereitung der Umsetzung
- Entwicklung von Handlungsempfehlungen sowie einer Umsetzungskonzeption mit Vorschlägen zur zeitlichen Umsetzung Maßnahmenkatalog und Aussagen zu Umsetzungsstrukturen, Finanzierungsideen und zur Verstetigung.
 - Die verkehrlichen Auswirkungen der vorgeschlagenen verkehrlichen Maßnahmen sollen dargestellt werden. Es müssen Vorschläge erarbeitet werden, wie damit umgegangen werden kann.
 - Besonderes Augenmerk soll darauf gelegt werden, dass bereits während der Bearbeitungszeit (2020) erste Maßnahmen / Pilotprojekte umgesetzt werden können.
 - Für Bausteine zur Umsetzung des Konzeptes beabsichtigt die Stadt Karlsruhe sich um Fördermittel zu bewerben. Hierfür sind Vorschläge zu unterbreiten. Z.B. soll das City Logistik-Konzept in einen Förderantrag zu Infrastrukturbestandteilen überführt werden können.

12.3. Beteiligung

- Projektbegleitend soll die **Öffentlichkeit** mit ihren verschiedenen Akteuren, Nutzer- und Interessensgruppen (wie Bürgerinnen und Bürger, Jugendliche, Schülerinnen und Schüler, Einzelhändlerinnen und Einzelhändler) in den Prozess eingebunden und dabei insbesondere noch nicht beteiligte Zielgruppen aktiviert werden.
- Die Koordination der **städtischen Ämter** erfolgt durch die Bildung einer projektbegleitenden Arbeitsgruppe unter Federführung des Stadtplanungsamtes (AfStA, BOA, Gleichstellungsbüro, GBA, SJB (Kinderbüro, Seniorenbüro), Behindertenvertretung, StJA, Schul- und Sportamt, SPC, TBA, UA, OA, VBK/KVV, WiFö, VME, Marktamt, Fächer GmbH, KME). Inwiefern diese Arbeitsgruppe vollständig die Erstellung begleitet oder Untergruppen gebildet werden, ist im laufenden Prozess zu entscheiden.
- Die **Stadträtinnen und Stadträte** sind über den gesamten Prozess hinweg einzubinden und zu unterrichten. Für die Beratungen in den Gremien und die abschließende Beschlussfassung durch den Gemeinderat sind die (Zwischen-) Ergebnisse entsprechend transparent aufzubereiten. Darüber hinaus sind drei Präsentationen in den Gremien durch die Auftragnehmer vorzusehen.

Bei der Darstellung des Beteiligungsprozess ist zu formulieren, wie viele (öffentliche) Veranstaltungen (in Karlsruhe) vorgesehen sind. Es sind folgende Veranstaltungsarten vorgesehen:

- Öffentliche Veranstaltungen
- Sitzungen mit Akteuren
- Sitzungen mit der städtischen Arbeitsgruppe
- Arbeitsgespräche mit dem Stadtplanungsamt

Dazu liegen in der Verantwortung des Auftragnehmers: Konzeption, Tagesordnung, Pressetexte, Einladungstexte, Vorbereitung, Moderation, Protokoll, Auswertung der/für die Termine.

Veranstaltungsort, Räumlichkeiten, Stellwände, Technik und Catering werden durch das Stadtplanungsamt organisiert.

13. Kriterien der Vergabe

Die form- und fristgerecht eingegangenen sowie vollständigen Angebote werden wie folgt bewertet.

Zuschlagskriterien	Gewichtungsfaktor
1. Angebotspreis	30
2. Fachliche Herangehensweise (Qualität des Inhaltes)	30
3. Eignung der Projektleitung und des Projektteams (Organisation, Qualifikation und Erfahrung des mit der Ausführung des Auftrages betrauten Personals, wie zum Beispiel Verinnerlichung der Projektinhalte, personelle Kontinuität, , Motivation, etc.)	10
4. Beteiligungsprozess (Herangehensweise)	20
5. Präsentation - im Kolloquium (Redegewandtheit, Rhetorik, Überzeugungskraft, Auftritt, Erscheinungsbild) - schriftliches Konzept (eingereichte Unterlagen) (Layout, Aufbau, Roter Faden, Verständlichkeit etc.)	10