

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Stadtratsfraktion Alzey

Stadtrat am 20.11.. 2023

TOP 10: Auftrag zur Vorbereitung der Fortschreibung des Verkehrskonzepts

Wir haben in der Vergangenheit mehrfach gefordert, dass das Mobilitätskonzept von 2012 fortgeschrieben werden muss. Zuletzt haben wir das am 8. November nochmals nachdrücklich bei einer internen Gesprächsrunde von Verwaltung und Fraktionen zum Thema Parken gefordert. Wir freuen uns daher, dass die Verwaltung heute einen entsprechenden Beschlussvorschlag vorlegt.

Wir sehen allerdings einen gewissen Änderungsbedarf.

Wir beantragen, dass der Begriff „Verkehrskonzept“ durch den Begriff „Mobilitätskonzept“ ersetzt wird. Ein Mobilitätskonzept ist umfassender als ein Verkehrskonzept mit Verkehrsplanungen und verkehrsrechtlichen Anordnungen.

Ein Verkehrskonzept ist lediglich ein Teil eines Mobilitätskonzeptes. Dieses stellt einen integrativen Ansatz dar, der alle Aspekte von lokaler Mobilität umfassen will. Verkehr ist nur das Mittel zum Erreichen von Mobilität. Das muss unserer Überzeugung nach auch für eine Fortschreibung des Mobilitätskonzeptes gelten. Ansonsten wäre der Ansatz unvollständig und würde hinter den Stand des Konzeptes von 2012 zurückfallen. Die Inhalte der Beschlussvorlage gehen in einigen Punkten in die Richtung eines integrativen Ansatzes. Allerdings halten wir es für notwendig, auch die fachliche Begrifflichkeit entsprechend zu wählen. Damit werden Missverständnisse und Fehlentwicklungen ausgeschlossen.

Dazu einige Zitate aus den Unterlagen zum ersten Mobilitätskonzept 2012.

Im Entwurf für die Ausschreibung des Konzeptes von 2010 heißt es:

„Die verkehrliche Entwicklungsplanung der Stadt Alzey trägt die Bezeichnung ‚Mobilitätskonzept‘. Mit dieser Bezeichnung wird ausgedrückt, dass dem Konzept ein umfassendes Verständnis der Mobilität von Einwohnern und Besuchern zu Grunde liegen soll, das alle Verkehrsarten und alle Verkehrsmittel in ihrem Zusammenspiel und mit ihren jeweiligen Vor- und Nachteilen beinhaltet. Die Verkehrsmittel Fuß, Fahrrad, Auto und Öffentlicher Personennahverkehr sind daher integriert zu betrachten.“

Sehr wichtig sind auch die weiteren Ausführungen der Ausschreibung von damals. An diesem Text müsste man sich bei einer neuen Ausschreibung orientieren. Wir können an dieser Stelle nicht weiter darauf eingehen - wir geben den Text daher zu Protokoll.

Ein paar Zitate aus dem Mobilitätskonzept:

„Die Chancengleichheit aller Verkehrsarten, die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer, die Qualität des Wohnumfeldes, die soziale Brauchbarkeit des Straßenraums und das Stadtbild sind teilweise durch übermäßigen Kraftfahrzeugverkehr stark beeinträchtigt.

Die Stadt Alzey hat diese Problematik erkannt und plant die zielgerichtete Steuerung der weiteren Verkehrsentwicklung. Hierzu soll ein Mobilitätskonzept mit Schwerpunkt Innenstadt erstellt werden, das unter Berücksichtigung aller Verkehrsmittel ein integriertes Gesamtkonzept zur sicheren, stadt- und umweltverträglichen Verkehrsentwicklung liefert.“

(Mobilitätskonzept Alzey - Ergebnisbericht Zustandsanalyse, Darmstadt, November 2011, S. 8)

„Das Mobilitätskonzept soll hierbei den Rahmen dafür setzen, wie das Verkehrsgeschehen in Alzey in den kommenden 10 bis 15 Jahren zu gestalten ist, um die angestrebten Ziele zu erreichen. Es soll zum einen die kommunale Verkehrspolitik längerfristig ausrichten und die Grundlage für kurz-, mittel- und langfristige Entscheidungen bieten, d.h. auch Weichen stellen für räumliche und sektorale Teilplanungen. Zum andern sollen Entscheidungsgrundlagen nachvollziehbar aufgearbeitet und Handlungsspielräume aufgezeigt werden, um der Bevölkerung und der ansässigen Wirtschaft Gewissheit über die kommunalen Absichten der zukünftigen Entwicklung zu verschaffen.“

(Mobilitätskonzept Alzey. Ergebnisbericht der zweiten Bearbeitungsstufe / Konzepte. Darmstadt August 2012, S. 9)

So weit in Kürze ein paar sehr wichtige Aspekte, die nach unserer Überzeugung in die Fortschreibung des Mobilitätskonzeptes mit einfließen müssen. Selbstverständlich müssen die Veränderungen seit 2012 und die aktuellen Gegebenheiten berücksichtigt werden.

Noch eines - nicht nur am Rande: In der Beschlussvorlage heute heißt es zum Mobilitätskonzept 2012: „Damals wurde nur der ‚bewegte Verkehr‘ betrachtet. Der ruhende Verkehr soll im neuen Verkehrskonzept ebenfalls ergänzt werden.“

Das ist ein Irrtum. Zitat aus der Zustandsanalyse:

„Einen Schwerpunkt bei der Zustandsanalyse bildet der ruhende Verkehr, dessen Angebot bzw. die geplanten Veränderungen zu intensiven und kontroversen Diskussionen in der Stadt geführt haben und die letztendlich Auslöser für die Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes waren.“

(Zustandsanalyse, S. 8)

Ein kurzer Blick in das Konzept bestätigt das. Diese Passage in der Beschlussvorlage müsste daher gestrichen werden, da sachlich unzutreffend.

Wir bitten um Zustimmung zu unserem Antrag. Vielen Dank!

Anlage zum Redebeitrag:

Mobilitätskonzept Alzey
Ausschreibungstext
- Entwurf 29. April 2010 -

Auf den folgenden Seiten.

Mobilitätskonzept Alzey

Ausschreibungstext

- Entwurf 29. April 2010 -

1. Einleitung

Die Stadt Alzey (18.000 Einwohner) ist ein attraktives Mittelzentrum im Rheinhessischen Hügelland. Als Kreisstadt bildet sie ein politisches, wirtschaftliches und kulturelles Zentrum in einer Region, die auch mittelfristig eine vergleichsweise stabile Bevölkerungsprognose aufweist. Über die Autobahnen BAB 61 und BAB 63 sowie über die Bahnstrecken nach Mainz, Bingen und Worms ist Alzey hervorragend an das überörtliche Verkehrsnetz angebunden. Mit Rolle und Funktion der Stadt geht ein entsprechendes Verkehrsaufkommen im Berufs-, Schüler-, Einkaufs- und Besorgungsverkehr wie auch im Binnenverkehr der Einwohnerinnen und Einwohner einher.

Die letzte verkehrliche Gesamtverkehrsplanung der Stadt Alzey stammt aus den Jahren 1994/95. Seitdem haben sich sowohl Rahmenbedingungen als auch verkehrspolitische Akzentsetzungen verändert. Der Stadtrat der Stadt Alzey hat daher 2009 beschlossen, für den Bereich der Stadt Alzey ein Mobilitätskonzept zu erstellen. Es soll entsprechend den aktuellen Anforderungen und verkehrlichen Strategien den Rahmen für die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung der Stadt in den kommenden zehn Jahren (Zielhorizont 2020) bilden.

2. Leitlinien

Die verkehrliche Entwicklungsplanung der Stadt Alzey trägt die Bezeichnung ‚Mobilitätskonzept‘. Mit dieser Bezeichnung wird ausgedrückt, dass dem Konzept ein umfassendes Verständnis der Mobilität von Einwohnern und Besuchern zu Grunde liegen soll, das alle Verkehrsarten und alle Verkehrsmittel in ihrem Zusammenspiel und mit ihren jeweiligen Vor- und Nachteilen beinhaltet. Die Verkehrsmittel Fuß, Fahrrad, Auto und Öffentlicher Personennahverkehr sind daher integriert zu betrachten.

Angesichts der Belastungen durch den Autoverkehr ist – unter Berücksichtigung der zentralörtlichen Funktion der Stadt Alzey – insbesondere zu prüfen und darzustellen, welche Alternativen zum privaten Kraftfahrzeug bestehen und wie sie gefördert werden können. Dabei sind neben klassischen verkehrsplanerischen Ansätzen auch neuere Strategien aus dem Verkehrsmanagement, dem Mobilitätsmanagement, den intermodalen Angeboten sowie neuere technologische Entwicklungen (Telematik, Elektromobilität) in die Betrachtungen und Empfehlungen einzubeziehen. Ferner soll ein qualitativer Ausblick auf die verkehrlichen Folgen des demographischen Wandels in Alzey auch jenseits des Zielhorizonts 2020 und auf mögliche Anpassungsstrategien gegeben werden.

3. Schwerpunkte der Bearbeitung

Aus der bisherigen Diskussion und den laufenden städtebaulichen und sonstigen Entwicklungen haben sich bestimmte inhaltliche Schwerpunkte für das Mobilitätskonzept herausgebildet, die in jedem Fall zu bearbeiten sind. Weitere zu bearbeitende Teilthemen ergeben sich aus der Problemanalyse (s.u.).

Ein räumlicher Schwerpunkt der Bearbeitung liegt in der Innenstadt, die verkehrlich durch den Innenstadtring Berliner Straße – (Weinrufstraße – Am Damm)/(Mainzer Straße – Bahnhofstraße) – Spießgasse – Friedrichstraße – Ernst-Ludwig-Straße – Römerstraße – Nibelungenstraße begrenzt wird (Abbildung 1). Hier treffen vielfältige Nutzungsansprüche und damit auch Verkehre aufeinander, die es möglichst konfliktarm zu bewältigen gilt.

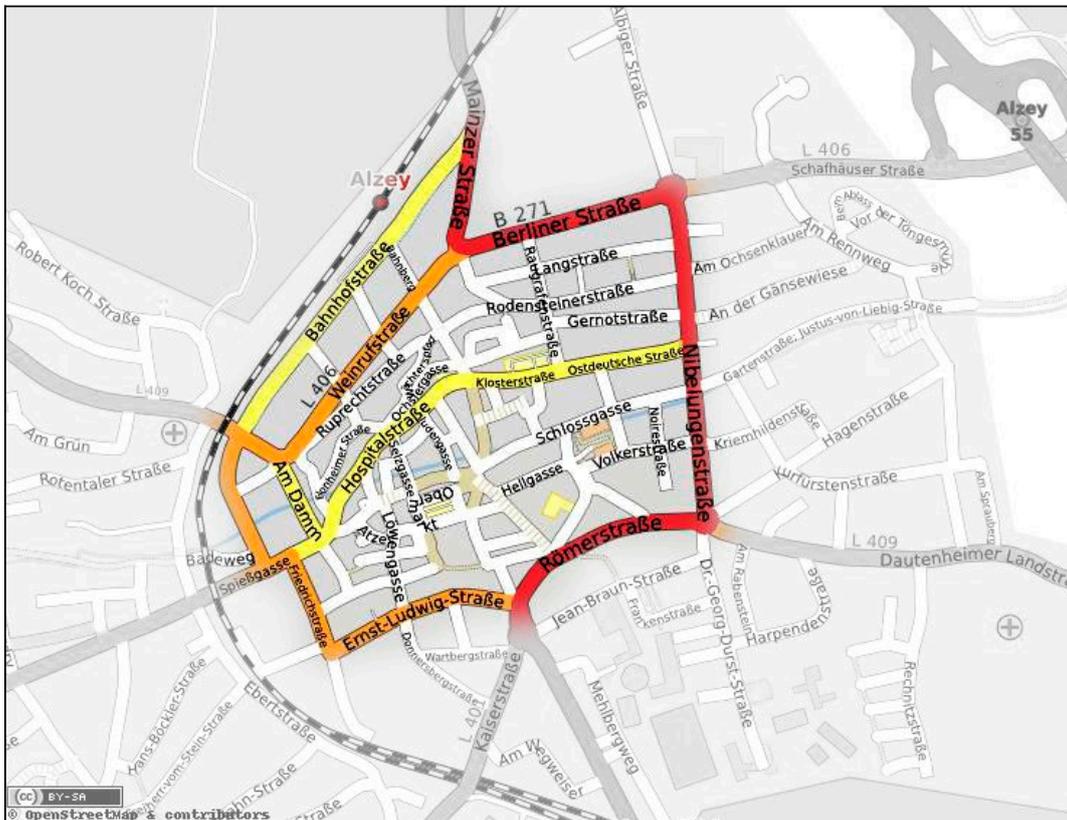


Abbildung 1: Innenstadt Alzey

Für die Innenstadt besteht seit 2000 ein Rahmenplan zur Stadtsanierung, der für den Bereich südliche Innenstadt Anfang 2010 fortgeschrieben wurde. Die Aussagen dieses Rahmenplans sind zu beachten und in enger Abstimmung mit der Stadtplanung verkehrsplanerisch zu konkretisieren.

Inhaltliche Schwerpunkte sind, nach Verkehrsmitteln gegliedert:

- **Fußverkehr**
Für den Fußverkehr bestehen zum Teil keine durchgehenden Netze. An Querungen von Hauptverkehrsstraßen bestehen Schwachstellen. In der Fußgängerzone und den angrenzenden verkehrsberuhigten Bereichen kommt es zu Konflikten mit dem ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr, insbesondere mit dem Liefer- und Ladeverkehr.
Die Situation im Stadtgebiet ist in geeigneter Detailtiefe zu erfassen und es sind Verbesserungsvorschläge zu entwickeln.

-
- **Radverkehr**

Für den Fahrradverkehr bestehen nur an einzelnen Straßenabschnitten eigene Radverkehrsanlagen. Die Radverkehrsführungen, die durch ein Wegweisungssystem unterstützt werden, weisen zum Teil Lücken auf. Durch die Öffnung vieler Einbahnstraßen im Stadtgebiet ist vor allem die Innenstadt für den Radverkehr gut durchlässig.

Das bestehende Radverkehrsnetz einschließlich der geöffneten Einbahnstraßen ist im gesamten Stadtgebiet hinsichtlich seiner Qualität und Eignung entsprechend den aktuellen Anforderungen zu überprüfen. Dies betrifft auch die Verbindungen zwischen der Kernstadt und den vier Stadtteilen sowie schnelle Verbindungen durch die Innenstadt.

Es ist ein geschlossenes Radverkehrsnetz zu entwickeln und die dafür erforderlichen Maßnahmen – insbesondere an klassifizierten Straßen – sind darzustellen. In Prüfung und Empfehlungen einzubeziehen sind auch die öffentlichen Fahrradabstellanlagen. Im Handlungskonzept sind auch Servicemaßnahmen und Öffentlichkeitsarbeit zur Radverkehrsförderung zu berücksichtigen.
 - **Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)**

Neben dem Schienenverkehr und dem regionalen Busverkehr, die in Verantwortung des Landes bzw. des Landkreises stehen, betreibt die Stadt Alzey zwei CityBus-Linien.

Im Rahmen des gesamten Mobilitätskonzepts sind Überlegungen anzustellen, durch welche Maßnahmen in den Bereichen Betrieb, Service, Information, Haltestellen und Tarif bei gegebenem Liniennetz und Fahrtenangebot die Nutzung des ÖPNV gefördert werden kann.
 - **Fließender Kfz-Verkehr**

Die Innenstadt ist von einem Ring von Hauptverkehrsstraßen umgeben. Einige Knotenpunkte an diesem Ring wurden in jüngerer Zeit in Kreisverkehrsplätze umgestaltet. Planungen für Umgehungsstraßen und neue Autobahn-Anschlussstellen aus dem Gesamtverkehrsplan 1994/95 haben sich zwischenzeitlich aus ökonomischen und ökologischen Gründen als unrealistisch erwiesen, so dass davon auszugehen ist, dass der Kfz-Verkehr auf absehbare Zeit im Wesentlichen im bestehenden Straßennetz abzuwickeln sein wird.

Die Verkehrsqualität auf den Hauptverkehrsstraßen, vor allem auf dem Innenstadtring und an seinen Knotenpunkten, ist in geeigneter Weise zu erfassen und zu beurteilen. Es sind Vorschläge zur Beseitigung bzw. Entschärfung von Leistungsfähigkeitsengpässen zu entwickeln. Dabei sind insbesondere die ggf. veränderten Verkehrsströme in Folge der Neuordnung des Parkens in der Innenstadt (s.u.) zu berücksichtigen.
 - **Ruhender Kfz-Verkehr**

In der Innenstadt bestehen Konflikte zwischen den städtebaulichen Zielen und den Anforderungen des ruhenden Verkehrs. Dies betrifft in besonderem Maße den Obermarkt als städtebaulich-historisch bedeutsamen Platz, der gegenwärtig vollständig als Parkplatz genutzt wird. Der aktuell beschlossene Rahmenplan beschreibt Maßnahmen zur Verlagerung des ruhenden Verkehrs auf neu zuschaffende Parkbauten am Rande der Innenstadt.

Die aktuelle Parkraumnachfrage und der Parkraumbedarf in der Innenstadt und auf den relevanten angrenzenden Flächen sind in geeigneter Weise zu erheben. Dabei ist zwischen verschiedenen Nutzergruppen mindestens nach räumlicher Herkunft, Parkdauer, Parkzweck und Art der Parkraumbewirtschaftung zu differenzieren.

Es ist unter Beachtung des gültigen Rahmenplans und in enger Abstimmung mit der Stadtplanung ein Parkraumkonzept zu entwickeln, das folgende Punkte behandelt:

 - Standorte und Kapazität von Parkierungsanlagen einschließlich deren Anschluss an das Hauptstraßennetz, auch unter dem Gesichtspunkt des Parksuchverkehrs,

-
- Parkraumbewirtschaftung unter besonderer Berücksichtigung der Belange der Innenstadt-Bewohner, der Beschäftigten und der Besucher,
 - Möglichkeiten und Chancen für P+R am Stadtrand,
 - Parkinformationen und Parkleitsystem,
 - Wirtschafts- und Ladeverkehr.
- **Stadtentwicklung**
In den kommenden Jahren werden in Alzey weitere Siedlungsflächen entwickelt. Unter den bereits konkret in Entwicklung befindlich Flächen ist insbesondere für das Gewerbegebiet Ost eine geeignete leistungsfähige Anbindung an das Hauptstraßennetz zu prüfen. Darüber hinaus sollen generelle Hinweise gegeben werden, wie mit den Instrumenten der Bauleitplanung und der Bauordnung wirksame Beiträge zu einer verkehrssparsamen und effizienten Siedlungsentwicklung geleistet werden können.

4. Zu erbringende Leistungen

Der Planungsprozess zur Erstellung des Mobilitätskonzepts orientiert sich am „Leitfaden für Verkehrsplanungen“ der FGSV. Im Einzelnen sind folgende Leistungen zu erbringen und im Angebot zu beschreiben sowie die Kosten anzugeben.

4.1 Problemanalyse

4.1.1 Analyse des Zustands

Für die Analyse des Zustands sind alle verkehrsplanerischen Erhebungen, insbesondere Beobachtungen, Zählungen und Befragungen durchzuführen, die erforderlich sind, um die oben genannten Schwerpunkte fachgerecht bearbeiten zu können.

Im Angebot sind Methodik und Umfang der Erhebungen zu beschreiben.

4.1.2 Entwicklung bis 2020

Es ist eine Abschätzung der zukünftigen Entwicklung von Mobilität und Verkehr bis 2020 in einer Detaillierung vorzunehmen, die für grundlegende strategische Entscheidungen ausreichend ist. Hierbei sind mindestens die prognostizierte Bevölkerungsentwicklung und die Siedlungsentwicklung in Alzey sowie Prognosen zur allgemeinen Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung zu berücksichtigen.

Alle der Stadt vorliegenden Informationen und Daten zu Fach- und Rahmenplänen, statistischen Grunddaten und Prognosen werden zur Verfügung gestellt (Liste der verfügbaren Unterlagen siehe Anhang).

4.1.3 Erarbeitung von Zielen

Unter Mitarbeit des begleitenden ‚Arbeitskreises Mobilitätskonzept‘ ist ein verkehrsbezogenes Zielsystem zu erarbeiten, das geeignet ist, als Maßstab für die Feststellung objektiver Mängel und für die Beurteilung von Maßnahmen zu dienen.

4.1.4 Feststellung von Mängeln

Die Mängelfeststellung soll sich methodisch auf zwei Säulen stützen: zum Einen sind Mängel auf Basis eines Vergleichs der Ergebnisse der Analyse mit den formulierten Zielen bzw. mit den in den einschlägigen Richtlinien (insbesondere ERA – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, EAR –

Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs und HBS – Handbuch für die Bemessung von Straßen) formulierten Qualitätskriterien und –anforderungen zu ermitteln. Zum Anderen soll den Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern in Alzey Gelegenheit gegeben werden, ihre Erfahrungen, Ideen und die von ihnen empfundenen Mängel zu äußern. Soweit sinnvoll können hierfür auch, aber nicht allein, die verkehrsplanerischen Erhebungen mit genutzt werden. Im Angebot ist die vorgesehene Methodik der Mängelbenennung durch die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern zu beschreiben.

4.2 Maßnahmenuntersuchung

4.2.1 Entwicklung von Handlungskonzepten

Auf Grundlage der Ergebnisse der Problemanalyse sind für die einzelnen Schwerpunkte der Bearbeitung und ggf. für weitere aufgrund der Problemanalyse definierte Themenfelder Teil-Handlungskonzepte als Bündel von Maßnahmen zu entwickeln. Soweit aus verkehrsplanerischer Sicht grundlegend alternative Handlungsstrategien möglich sind, sind diese auch als Alternativen darzustellen. Zur Integration der verkehrsmittel- und themenbezogenen Teil-Handlungskonzepte sind deren Wechselwirkungen zu analysieren. Dabei sind räumlich-funktionale Wechselwirkungen ebenso zu berücksichtigen wie verkehrspolitisch-strategische.

Die Entwicklung der Teil-Handlungskonzepte und des resultierenden integrierten Gesamt-Handlungskonzepts soll in einem iterativen Prozess unter aktiver Einbeziehung des ‚Arbeitskreises Mobilitätskonzept‘ erfolgen.

4.2.2 Abschätzung der Wirkungen

Für bis zu zwei alternative Gesamt-Handlungskonzepte ist eine Abschätzung ihrer Wirkungen mit Bezugszeitpunkt 2020 vorzunehmen, die sich auf die Wirkungsdimensionen des verkehrsbezogenen Zielsystems und die festgestellten Mängel bezieht. Wirkungen auf Lärm-, Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen sind auf jeden Fall zu betrachten.

4.2.3 Bewertung

Auf Basis der Gesamt-Handlungskonzepte und ihrer abgeschätzten Wirkungen ist eine teilformalisierte Bewertung vorzunehmen, aus der die Zielerreichung der Konzepte und ihr Potenzial zur Mängelbehebung unter Abwägung des erforderlichen Ressourceneinsatz hervorgehen.

4.2.4 Formulierung einer Handlungsempfehlung

Als Handlungsempfehlung ist auf Grundlage der vorigen Schritte der Maßnahmenuntersuchung ein realisierungsorientierter Prioritätenkatalog zu erarbeiten. Er hat insbesondere nachvollziehbar zu berücksichtigen

- die verfügbaren finanziellen (Bau und Betrieb) und personellen Ressourcen der Stadt Alzey unter Einbeziehung von Fördermitteln, Zuschüssen und sonstigen Unterstützungsleistungen von dritter Seite (u.a. GVFG-Mittel),
- die Realisierungsmöglichkeiten und –wahrscheinlichkeiten unter Berücksichtigung der wahrscheinlichen Akzeptanz der Maßnahmen in Politik und Öffentlichkeit sowie der Handlungskompetenzen und Zuständigkeiten der Stadt Alzey,
- die Wirksamkeit der Maßnahme im Hinblick auf die formulierten verkehrlichen Ziele und Stadtentwicklungsziele.

In dem Prioritätenkatalog sind Vorschläge für den Zeitpunkt bzw. Zeitraum der Maßnahmenumsetzung zu machen, es sind die erforderlichen Ressourcen anzugeben und es sind ggf. Wechsel-

beziehungen der Maßnahmen untereinander bzw. mit anderen wichtigen Stadtentwicklungsmaßnahmen anzugeben.

4.3 Projektmanagement, Beteiligungsverfahren, Berichtswesen

Das Gesamtprojekt findet unter Begleitung eines Arbeitskreises statt, in dem die Verwaltung sowie die Stadtratsfraktionen vertreten sind (ca. zehn Personen). Aufgaben des Arbeitskreises sind in erster Linie die Unterstützung bei der Feststellung von Mängeln, die Erarbeitung von Zielen, die Abnahme des Ergebnisses der Problemanalyse, die Mitarbeit beim iterativen Prozess zur Entwicklung des Handlungskonzepts sowie die Abnahme der Handlungsempfehlung. Es sind zunächst sieben Termine des Arbeitskreises vorgesehen. Als Leistungen sind zu erbringen die Formulierung der Einladungen zu den Arbeitskreisterminen, die fachliche Vorbereitung der Termine einschließlich Tischvorlagen und/oder Präsentationen, die Moderation der Termine sowie die Erstellung von Ergebnisprotokollen.

Die Projektsteuerung seitens der Stadtverwaltung erfolgt durch den Fachbereich Bauen und Umwelt. Es wird erwartet, dass die Bearbeiter für Abstimmungsgespräche mit der Projektsteuerung in angemessenem Umfang zur Verfügung stehen. Ferner wird erwartet, dass die Bearbeiter alle zur Bearbeitung fachlich erforderlichen Abstimmungsgespräche mit weiteren Akteuren (z.B. Fachplaner Stadtplanung) vornehmen.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit umfasst

- die Sammlung von Ideen und Mängeln bei den Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern; hierfür ist ein geeignetes Vorgehen vorzuschlagen und darzustellen;
- die Vorstellung des Gesamt-Handlungskonzepts im Zuge des iterativen Erstellungsprozesses bei einer öffentlichen Veranstaltung.

Ein Zwischenbericht wird nach Abschluss der Problemanalyse erwartet, ein Endbericht nach Formulierung der Handlungsempfehlungen.

Im Angebot sind die Kosten für eventuelle weitere Arbeitskreis- und Gremientermine anzugeben.

5. Anforderungen an die Qualifikation der Bewerber

Von den Bewerbern wird erwartet, dass sie

- über umfassende Erfahrungen bei der Erstellung kommunaler Verkehrsentwicklungspläne und aller damit in Zusammenhang stehender Leistungen verfügen,
- in der Lage sind, städtebauliche Belange und Anforderungen – auch im Diskurs mit den Fachplanern – aufzunehmen und in besonderem Maße zu berücksichtigen,
- über ausreichende Qualifikationen hinsichtlich neuerer Themen der Verkehrssystemgestaltung wie Verkehrsmanagement, Mobilitätsmanagement, Umweltwirkungen des Verkehrs, Elektromobilität usw. verfügen.

Die Qualifikationen sind in geeigneter Weise darzulegen.

6. Ergänzende Unterlagen

- Rahmenplan Historische Stadt

-
- *[Liste der bei der Stadt oder bei anderen Stellen verfügbaren Informationen und Daten, wie z.B.*
 - *Flächennutzungsplan*
 - *Übersicht Parkplätze Innenstadt*
 - *Radverkehrsnetz*
 - *Bevölkerungsstatistik (mit Angabe der statistischen Auflösung)*
 - *Bevölkerungsprognose*
 - *...]*