

Angebot
zur Erstellung eines individuellen Radverkehrskonzeptes
für die Stadt Aulendorf
Angebot Nr. AN-2021-5040

Auftraggeber

Stadt Aulendorf
Hauptstraße 35
88326 Aulendorf



Auftragnehmer

i.n.s. – Institut für innovative Städte
Alter Kirchenweg 27
90552 Röthenbach an der Pegnitz

i.n.s. – Institut für
innovative Städte



Telefon: +49 911 / 95 33 98 – 65
E-Mail: team@innovative-staedte.de
www.innovative-staedte.de

Stand: 10. März 2021

Sehr geehrte Frau Kreuzer,

Sie möchten Radfahren in Aulendorf so sicher und attraktiv machen, dass sich zukünftig deutlich mehr Menschen in den Sattel schwingen.

Ein ganzheitliches, individuell zugeschnittenes **Radverkehrskonzept** ist für Sie ein wichtiger Baustein auf dem Weg zu diesem ehrgeizigen Ziel. Sehr gerne begleiten wir Sie als innovatives Fachbüro für Fuß- und Radverkehr sowie Stadtentwicklung bei dieser spannenden und zukunftsweisenden Herausforderung.

Sie erhalten mit dem Radverkehrskonzept sowohl eine **langfristige Strategie**, die mit konkreten Maßnahmen, einer Priorisierung und einer Kostenschätzung versehen ist, sowie zusätzlich ein Fahrradaktionsprogramm zur **schnellen Umsetzung** innerhalb von 24 Monaten. Unser Anspruch ist es dabei stets, Verkehr vom Auto auf das Fahrrad zu verlagern. Unsere Empfehlungen sind daher so weitgehend aufgebaut, dass Sie in Aulendorf **neue Zielgruppen** für das Radfahren gewinnen können und beinhalten deshalb auch einzelne Maßnahmen, die andere Verkehrsträger oder Stadtentwicklungsprozesse betreffen. Ein besonderes Augenmerk gilt daher der Einrichtung eines zusammenhängenden **Radverkehrsnetzes** mit Fahrradstraßen und Fahrradzonen als zentrale Bausteine.

Dies tun wird mit ganzem **Herzblut**, kreativer **Energie** und dem festen **Willen**, in und für die Stadt Aulendorf etwas Tolles zu bewegen. Deshalb legen wir Wert auf praxisorientierte Lösungen und beziehen alle relevanten Akteure in diesen Prozess ein.

Sehr gerne sind wir auch nach Abschluss des Radverkehrskonzeptes für Sie da und unterstützen Sie, wenn Sie das möchten, bei der **Umsetzung** – z.B. durch Beratungs- und Planungsleistungen oder Öffentlichkeitsarbeit.

Auf eine erfolgreiche Zusammenarbeit mit Ihnen freuen wir uns!



Thimo Graf
Geschäftsführer



i.n.s. – Institut für innovative Städte



Wir sind ein 2015 gegründetes Fachbüro, das sich auf Fuß- und Radverkehr, Stadtentwicklung und Fachpublikationen spezialisiert hat. Gemeinsam mit Partnerbüros aus Deutschland und der Niederlande erbringen wir auch Leistungen, die über unser eigenes Portfolio hinausgehen (z.B. Verkehrserhebungen, Leistungsfähigkeitsberechnungen MIV). Sie erhalten damit alle Leistungen aus einer Hand und haben einen festen Ansprechpartner bei uns im Haus.

Unsere aktuell 7 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sind in der Radverkehrsförderung und –planung zu Hause. Für unsere Auftraggeber in Deutschland, Österreich und der Schweiz bearbeiten wir alle Fragestellungen zum Radverkehr – darunter Radverkehrs- und Mobilitätskonzepte, Fahrradaktionsprogramme, Machbarkeitsuntersuchungen, Infrastrukturplanungen, Weiterbildung durch Fachseminare und Coaching, Beratungsleistungen oder Bürgerbeteiligungsverfahren. Zum wachsenden Kundenkreis zählen insbesondere Kommunen, Behörden, Ministerien, Parteien und Fraktionen, Verbände, Organisationen und Arbeitsgemeinschaften Fahrradfreundlicher Kommunen in mehreren Bundesländern (u.a. AGFK Bayern, AGFK Baden-Württemberg, AGNH Hessen, AGFK Niedersachsen/Bremen, AGFK Thüringen). Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) waren wir beratend an der Erstellung des Nationalen Radverkehrsplans 2030 (NRVP 3.0) beteiligt. Ebenfalls für das BMVI sowie für die Hansestadt Hamburg verantworten wir die inhaltliche und fachliche Konzeption und Gestaltung des 7. Nationalen Radverkehrskongresses 2021.

Das i.n.s. – Institut für innovative Städte ist Herausgeber mehrerer Fachpublikationen zum Radverkehr: **Handbuch: Radverkehr in der Kommune** (2. erweiterte Auflage 2020), **Einrichtung von Fahrradstraßen** (1. Auflage 2018), **Absurdes aus der Verkehrsplanung** (2. erweiterte Auflage 2019), **Radverkehr von A bis Z – Ein Universallexikon** (1. Auflage 2019), **Fahrradstadt** (1. Auflage 2020). Für 2021 sind unter anderem die Titel **Fahrradstraßen und Fahrradzonen** (2. vollständig überarbeitete Ausgabe) und **Fahrradstellplatzsatzung** (1. Auflage) in Vorbereitung. Alle Fachpublikationen erscheinen im an unser Büro angeschlossenen Thiemo Graf Verlag (www.fahrradverlag.de).



Abb. 1: Fachpublikationen zur kommunalen Radverkehrsförderung und –planung (Auswahl). Von links: Handbuch: Radverkehr in der Kommune, Radverkehr von A bis Z, Fahrradstraßen und Fahrradzonen, Fahrradstadt.

Auftragsbeschreibung

Die Stadt Aulendorf möchte die Bedingungen zum Radfahren verbessern und dazu ein individuelles **Radverkehrskonzept** erstellen lassen. Es soll als Entscheidungs- und Handlungsgrundlage für Kommunalpolitik und Verwaltung dienen. Der Fokus liegt dabei auf dem Alltagsradverkehr. Das Radverkehrskonzept bezieht sich explizit auf das gesamte Stadtgebiet inklusive aller Ortsteile sowie Staats- und Bundesstraßen. Für Verkehrswege außerhalb des Zuständigkeitsbereichs der Kommune erfolgt eine Zusammenarbeit mit dem Baulastträger.

Das Radverkehrskonzept beinhaltet folgende Arbeitspakete (AP):

AP 1 – Projektsteuerung

AP 2 – Bestandsaufnahme und Analyse

AP 3 – Netzentwicklung (mit langfristigem Maßnahmenkatalog, Prioritätensetzung und Kostenschätzung sowie kurzfristigem Fahrradaktionsprogramm)

AP 4 – Hygge-Prinzip (maßgeschneidertes Handlungsprogramm)

AP 5 – Fahrradaktionsprogramm

AP 6 – Kommunikation und Öffentlichkeitsbeteiligung

AP 7 – Erfolgsfaktoren

Ablauf und Inhalte der Arbeitspakete werden nachfolgend eingehend dargestellt. Die Leistungsbausteine und der Detaillierungsgrad können vor Auftragserteilung und in Abstimmung auch projektbegleitend angepasst werden, so dass eine Flexibilität gegeben ist. Die Projektlaufzeit bis zur Fertigstellung des Abschlussberichtes beträgt etwa 12 Monate ab Beginn. Gerne unterstützen wir Sie auch darüber hinaus bei der Umsetzung.

Ein Radverkehrskonzept ist eine ganzheitliche und langfristig ausgelegte Strategie mit einem konkreten Maßnahmenkatalog und sollte mit anderen kommunalen Plänen (z.B. Verkehrsentwicklungsplan, Bauleitplanung) verzahnt werden. Vorhandene Planungen (z.B. gepl. Radweg an der Bahntrasse) und Konzepte werden daher berücksichtigt.

Förderprogramme

Bei der Festlegung von Maßnahmen (z.B. Fahrradstraße) legen wir besonderen Wert darauf, dass diese förderfähig sind und die jeweiligen [Förderprogramme des Bundes und des Freistaates Bayern](#) bei der Realisierung möglichst umfassend genutzt werden können. Zu diesem Zweck binden wir unseren Förderspezialisten in die Entwicklung des Maßnahmenplans ein und stimmen uns mit Ihnen intensiv ab.

Termine

Sämtliche Termine (z.B. Auftaktgespräch, Bürgerbeteiligung, Arbeits- und Abstimmungsgespräche, Sitzungen einer Steuerungsgruppe, Abschlusspräsentation) können wahlweise persönlich vor Ort (Präsenztermine) oder digital stattfinden. Aufgrund der Corona-Pandemie sind im Angebot vor allem Digitaltermine enthalten. Hierfür stellen wir die Software Cisco Webex kostenfrei bereit. Bitte beachten

Sie, dass Präsenz- und Digitaltermine aufgrund des unterschiedlichen Zeiteinsatzes mit abweichenden Honoraren berechnet werden.

1. Projektsteuerung

Die Steuerung übernimmt der Projektleiter bzw. die Projektleiterin bei uns im Haus. Er koordiniert das Projekt intern sowie mit externen Beteiligten und ist für Sie als Auftraggeber der zentrale Ansprechpartner. Der Projektleiter bzw. dessen Stellvertreter nimmt an den wichtigen Abstimmungsterminen und den Ergebnispräsentationen teil und leitet sie für den Auftragnehmer. Wir empfehlen, die Erstellung des Radverkehrskonzeptes durch eine Steuerungsgruppe zu begleiten. Ihr gehören die zuständigen Fachbereiche der Stadtverwaltung und Vertreter der Stadtratsfraktionen an. Weitere Organisationen und Personen können ebenfalls berufen werden, z.B. Polizei, ADFC, VCD, Einzelhandel/Wirtschaft, Staatliches Bauamt oder Vertreter von Schulen. Ziel ist es, dass das Konzept bereits während der Erstellungsphase eine breite Unterstützung in der Zivilgesellschaft und Behörden erfährt und Anregungen frühzeitig aufgenommen werden können.

1.1. Auftaktgespräch mit Projekt- und Zeitplanung

In einem Auftaktgespräch legen wir gemeinsam mit Ihnen die Ziele fest und stimmen den Projekt- und Zeitplan ab. Für uns ist bei diesem Gespräch auch wichtig zu erfahren, wo Sie besonderen Handlungsbedarf sehen und welche örtlichen Situationen wir besonders betrachten und Lösungen entwickeln sollen. Bei unserem Auftaktgespräch wird es auch darum gehen, wie tiefgreifend die von uns empfohlenen Lösungen sein können. Abbildung 2 zeigt das Beispiel einer von uns geplanten Fahrradstraße in Sonthofen im Allgäu, bei der die Knotenpunkte durch bauliche Maßnahmen attraktiv gestaltet wurden und die Wegeführung intuitiv erkennbar ist. Die dort angewendeten Prinzipien können beispielsweise durch Markierungen auch in vereinfachter Form eingesetzt werden. Unser Gespräch ist damit eine erste sehr zentrale Weichenstellung im Rahmen des individuellen Radverkehrskonzeptes.

Termine: 1 Auftaktgespräch (Präsenztermin vor Ort)



Abb. 2: Bevorrechtigte Fahrradstraße mit baulicher Neugestaltung von Knotenpunkten, Konzeption und Vorplanung durch i.n.s. – Institut für innovative Städte (Foto: i.n.s. – Institut für innovative Städte 2020)

1.2. Arbeitsgespräche, Meilensteine und Zwischenbericht

Im Projektplan sind vier Meilensteine definiert, für die eine enge Abstimmung mit Ihnen wichtig ist. Erfahrungsgemäß sind vier Arbeitstermine sinnvoll. Auf Wunsch erfolgt ein mündlicher Zwischenbericht mit aussagekräftiger Präsentation in einem politischen Gremium (nicht im Angebot enthalten). Die laufende Projektabstimmung mit Ihnen als Auftraggeber ist im Honorar bereits enthalten und wird nicht berechnet.

Termine: 4 Abstimmungstermine (Digitaltermine)

1.3. Steuerungsgruppe

Für Sitzungen einer Steuerungsgruppe (siehe oben) sind im Regelfall vier Termine sinnvoll. Wir bereiten die Sitzungen inhaltlich vor, moderieren diese und bereiten die Ergebnisse nach. Ein eventuelles Protokoll führt der Auftraggeber selbst. Teilnehmer sollten sein: Bürgermeister, Verwaltung, Stadtratsfraktionen – ergänzt um weitere Beteiligte, z.B. ADFC, VCD, Polizei, Staatliches Bauamt, Stadtwerke, Verkehrsbetriebe, Vertreter von Schulen oder Einzelhandel. Gerne können wir den Teilnehmerkreis im Rahmen des Auftakttermins gemeinsam abstimmen.

Termine: 4 Sitzungstermine (Digitaltermine)

1.4. Ergebnisberichte und Abschlusspräsentation

Mit Projektabschluss des Radverkehrskonzeptes erhalten Sie einen ausführlichen schriftlichen Abschlussbericht, der aus einem **textlichen/bebilderten Erläuterungsteil** sowie einem umfangreichen Anhang besteht. Der **Anhang** enthält u.a.

- das erstellte Kartenmaterial (z.B. Radverkehrsnetz, kartierte Unfallanalyse)
- den Maßnahmenkatalog zum Radverkehrsnetz mit Priorisierung und Kostenschätzung nach Pauschalen Kennwerten
- die Sofortmaßnahmen aus dem Fahrradaktionsprogramm
- Musterlösungen, Standards und Schaubilder bzw. Checklisten (z.B. zur Öffnung von Einbahnstraßen für den gegenläufigen Radverkehr und zur Benutzungspflicht von Radwegen).

Unser Angebot enthält eine Kostenschätzung nach pauschalen Kennwerten für alle Maßnahmen des Radverkehrsnetzes, die innerhalb der ersten 5 Kalenderjahre vorgesehen sind. Eine Kostenschätzung für die nächsten 10-15 Jahre (üblicher Planungshorizont eines Radverkehrskonzeptes) und damit für alle im Konzept enthaltenen Maßnahmen ist für die Kommunen erfahrungsgemäß wenig aussagekräftig. Vielmehr erscheint es sinnvoll, die Kosten regelmäßig fortzuschreiben und für die anstehenden ca. 5 Jahre zu ermitteln. Sofern dennoch eine Kostenschätzung für den gesamten Planungshorizont gewünscht ist, beauftragen Sie bitte die nachstehende Angebotsoption:

Angebotsoption zu 1.4.: Die Kostenschätzung erfolgt für alle im Maßnahmen des Radverkehrsnetzes, unabhängig vom erwarteten Planungshorizont.

Der Abschlussbericht wird in einem politischen Gremium vorgestellt (mündlicher Sachvortrag mit Präsentation) (**Meilenstein 4 – MS 4**).

Termine: 1 Abschlusspräsentation (Präsenztermin vor Ort)

2. Bestandserhebung und Analyse

Wir entwickeln für Sie ein hierarchisches Radverkehrsnetz nach dem Stand der Technik (u.a. RIN 2008, RASt 06, ERA 2010, H RSV 2021), bestehend aus attraktiven Radvorrangrouten und einem nachgeordneten Basisnetz. Dabei berücksichtigen wir vorliegendes Datenmaterial, vor allem jedoch werden wir eine Quell-Ziel-Analyse und bis zu zwei Befahrungen mit dem Fahrrad durchführen und zusätzliche Daten erheben.

2.1. Vorhandene Konzepte, städtebauliche Entwicklungen, Daten

Zu Projektbeginn erheben, sichten und bewerten wir auf Grundlage einer bewährten Checkliste systematisch die für die Netzplanung relevanten Daten und Informationen, darunter vorliegende **Konzepte** (z.B. Verkehrs- und Stadtentwicklungskonzepte), **städtebauliche Entwicklungen** (z.B. Neu- und Weiterentwicklung von Wohn-, Gewerbe- oder Konversionsflächen) und fragen gezielt **Daten** ab (z.B. Verkehrszählungen, Winterdienst auf Radverkehrsanlagen, Unfalldaten des Radverkehrs). Hierbei erfolgt eine enge Abstimmung und Zusammenarbeit (u.a. Datenbereitstellung) mit dem Auftraggeber. Ziel ist es, einen Überblick über den Status Quo und die bevorstehenden Entwicklungen zu erhalten, um aufbauend hierauf zielgerichtete Maßnahmen im Bereich Radverkehr identifizieren und entwickeln zu können.

2.2. Quell-Ziel-Analyse und Wunschliniennetz

Mit einer Quell-Ziel-Analyse, bei der u.a. die Wohngebiete und Zielpunkte erfasst werden, identifizieren wir die relevanten Wegeverbindungen innerhalb des Stadtgebietes und zu den Nachbarkommunen. Das Zwischenergebnis ist ein Wunschliniennetz (Luftlinien zwischen den Quell- und Zielpunkten), das den Wegebedarf der Mobilisten aufzeigt. Bei dem Wunschliniennetz unterscheiden wir bereits zwischen den zentralen Radvorrangrouten, den ergänzenden Basisrouten sowie ggf. Radschnellverbindungen und Freizeitrouten.

2.3. Erstbefahrung des Straßen- und Wegenetzes mit dem Fahrrad / Stärken-Schwächen-Analyse

Nach der Auswertung und Analyse der vorgenannten Daten befahren wir zum ersten Mal das gesamte Straßen- und Wegenetz innerhalb des Ortsgebietes mit dem Fahrrad (**Erstbefahrung**). Mit einem Tablet wird der Bestand unter Berücksichtigung des Datenschutzes fotografiert und gleichzeitig in GIS verortet sowie einer Kategorie zugewiesen. Die Befahrung wird flächendeckend durchgeführt, um ein ganzheitliches Bild des Wegenetzes zu erhalten (erfasst wird erfahrungsgemäß ca. 80% des Gesamtnetzes). Als wertvoll hat es sich erwiesen, wenn bereits zu Beginn des Projektes einige kleine Maßnahmen umgesetzt werden können und nach außen sichtbar wird, dass sich „etwas tut“. Bei der Befahrung können wir immer entsprechende Kleinmaßnahmen identifizieren, die Sie im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel schnell umsetzen können (z.B. Beschilderung, Markierung, Radanlehnbügel). Gerne erhalten Sie nach der Befahrung per E-Mail konkrete Hinweise für Kleinmaßnahmen für eine schnelle und einfache Umsetzung.

Der **Ist-Zustand** wird erfasst, dokumentiert und bewertet. Im Ergebnis liegen nach diesem Prozessschritt vor:

- Erarbeitung einer **LTS-Karte** in GIS als Grundlage für die Netzplanung, um das subjektive Sicherheitsempfinden der Nutzer abzubilden (Abb. 3)
- Quell-Ziel-Karte mit dem Wunschliniennetz für den Radverkehr

- Das bestehende Straßen- und Wegenetz wird anhand des von uns entwickelten Hygge-Modells® (vgl. Handbuch: Radverkehr in der Kommune, 2. erweiterte Auflage 2020) einer **Stärken-Schwächen-Analyse** unterzogen (SWOT-Analyse). Aus dieser leiten wir allgemeine Handlungsempfehlungen für die Netzentwicklung (z.B. zu Führungsformen, Handlungsschwerpunkte, Routenführung) ab.
- Grundlagenermittlung für die anstehende Erstellung eines **Fahrradaktionsprogramms** (AP 5). Hierin sind Maßnahmen zusammengefasst, die sich innerhalb von höchstens 24 Monaten schnell und einfach umsetzen lassen, darunter auch Schwachstellen und Mängel, falsche oder unlogische Beschilderung oder Erlass bzw. Überarbeitung einer Fahrradstellplatzsatzung. Die Maßnahmen berücksichtigen das gesamte Straßen- und Wegenetz (nicht nur das spätere Radverkehrsnetz) sowie Handlungsmöglichkeiten in den Bereichen Service, Information und Kommunikation.
- Hinweise für Kleinmaßnahmen, die Sie sofort im Rahmen der Haushaltsmittel eigenständig umsetzen können.
- Die Ergebnisse der Bestandsanalyse werden dokumentiert (z.B. in Form von Kartenmaterial) und für die Aufnahme in den späteren Abschlussbericht aufbereitet.

Termine: Befahrung mit dem Fahrrad, 3 Personentage

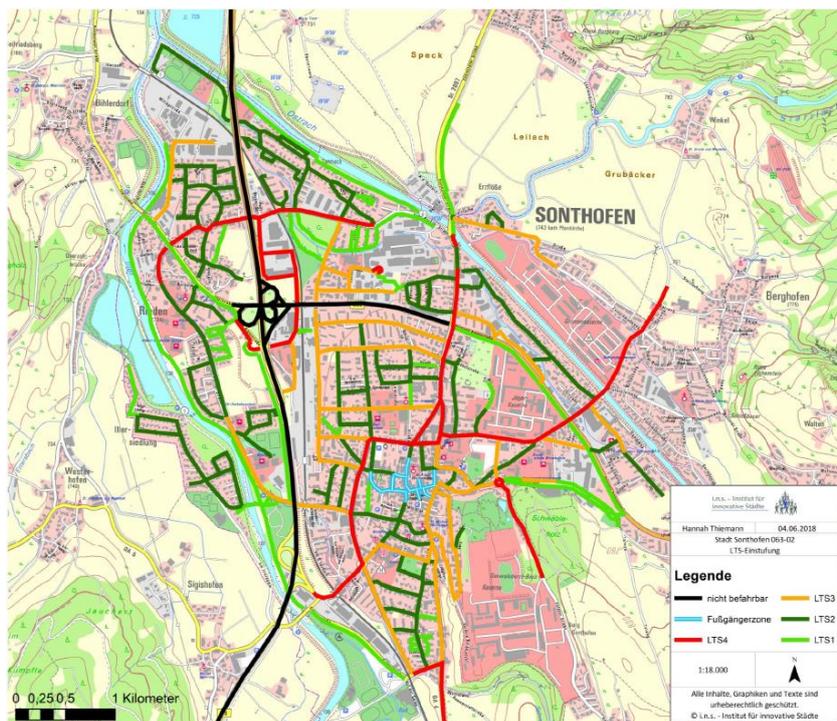


Abb. 3: LTS-Karte der Stadt Sonthofen (i.n.s. – Institut für innovative Städte 2018). Mit der LTS-Systematik (Level of Traffic Stress) lässt sich annähernd erkennen, wie gut oder schlecht das vorhandene Straßen- und Wegenetz für den Radverkehr geeignet ist. Der Fokus liegt dabei auf dem Sicherheitsgefühl der Nutzer, nicht den objektiv messbaren Mängeln. Diese werden getrennt bewertet. Das Ampelsystem zeigt auf einen Blick, wo im Wegenetz dringender Handlungsbedarf besteht (rote und orangene Abschnitte), so dass gezielt Verbesserungen empfohlen werden können. Die LTS-Systematik setzen wir als erstes Fachbüro in Deutschland erfolgreich ein.

2.4. Standards und Musterlösungen

Aus den aus der Bestandsanalyse (Ziff. 2.1. und 2.2.) abgeleiteten Handlungsempfehlungen entwickeln wir Standards und Musterlösungen, die wir eng mit Ihnen abstimmen. Dabei legen wir mit Ihnen einen einheitlichen **Qualitätsstandard** fest, d.h. es erfolgt eine Entscheidung, welche Führungsformen im Radverkehrsnetz angewendet werden sollen (z.B. Führungsformen auf der Fahrbahn, Radwege, Fahrradstraßen, Fahrradzonen). Dieser Arbeitsschritt entscheidet u.a. darüber, auf welchen Straßen und Wegen (Trassen) der Radverkehr zukünftig grundsätzlich geführt und somit welche Verbindungen für den Netzplan vorgesehen werden können. Darüber hinaus entwickeln wir Standards zur einheitlichen und intuitiven Gestaltung der Radverkehrsinfrastruktur (**Gestaltungsstandards**) mit dem Ziel die Wiedererkennbarkeit sicherzustellen und Menschen zum Umstieg auf das Fahrrad zu motivieren. Drittens erarbeiten wir hierfür **Musterlösungen**, die der Verwaltung und externen Planern zukünftig als Planungshilfe dienen (z.B. Musterlösung zur verkehrsrechtlichen und baulichen Gestaltung einer Fahrradstraße oder zur Anlage eines Sicherheitstrennstreifens). Im **Ergebnis** stehen die gewünschten Führungsformen sowie ihre optische/bauliche Gestaltung fest und für die Standardfälle im Radverkehrsnetz gibt es Musterlösungen.

Meilenstein 1 (MS1): Die Bestandsaufnahme ist hiermit abgeschlossen, im Rahmen einer Analyse wurden Handlungsempfehlungen erarbeitet, die in einem Arbeitsgespräch (Ziff. 1.2.) mit Ihnen abgestimmt werden. Das Gesprächsergebnis ist Grundlage für die weitere Projektbearbeitung.

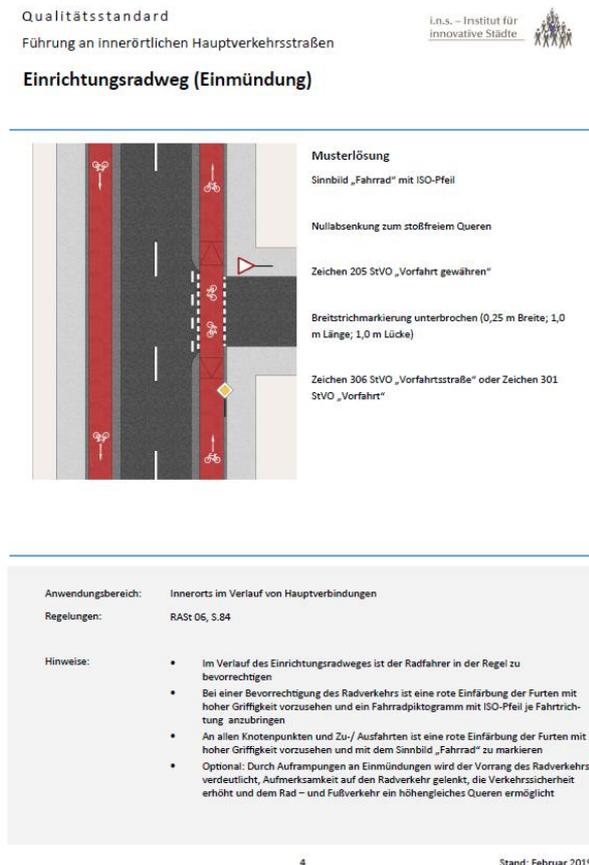


Abb. 4: Musterlösung aus einem Radverkehrskonzept mit technischen und rechtlichen Hinweisen (i.n.s. – Institut für innovative Städte 2019)

3. Netzentwicklung

3.1. Trassenfindung

Die Ergebnisse der Erstbefahrung mit dem Fahrrad und der Quell-Ziel-Analyse werden nun zusammengeführt und das Wunschliniennetz, also die Luftlinien, auf konkrete Straßen und Wege (Trassen) umgelegt. D.h. es erfolgt die Festlegung, welche Strecken für den Radverkehr ausgewiesen, näher untersucht und in den umfassenden Maßnahmenkatalog aufgenommen werden sollen (**Netzplanung**).

Meilenstein 2 (MS2): Der Netzplanentwurf liegt vor, wird mit Ihnen in einem zweiten Arbeitsgespräch (Ziff. 1.2.) abgestimmt und eventuelle Änderungen im Nachgang eingearbeitet.

Als **Ergebnis** liegt der Netzplan für den Radverkehr mit Radvorrang- und Basisrouten vor. Eventuelle Planungen für eine Radschnellverbindung werden berücksichtigt (Trassenverlauf).

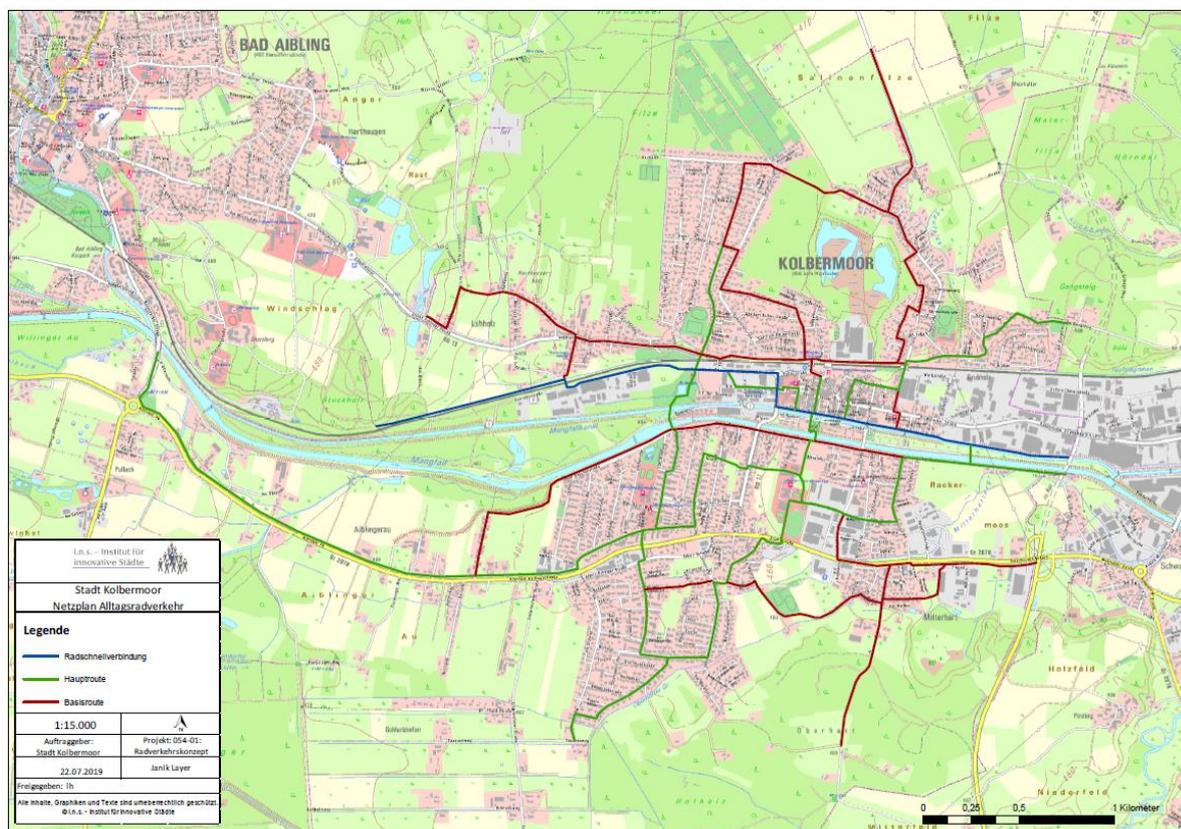


Abb. 5: Hierarchischer Netzplan für den Alltagsradverkehr, Stadt Kolbermoor (i.n.s. - Institut für innovative Städte 2019)

3.2. Maßnahmenentwicklung

Nach Festlegung der Trassen für den Netzplan erfolgt eine Ausarbeitung der erforderlichen Maßnahmen. Bei Bedarf nehmen wir eine **Zweitbefahrung mit dem Fahrrad** vor. Dabei werden – anders als bei der Erstbefahrung zu Projektbeginn – nur noch die identifizierten Vorrang- und Basisrouten befahren, um erforderliche detaillierte Daten zu erheben. Für diese dokumentieren und bewerten wir den Ist-Zustand

nun u.a. detailliert anhand der mit Ihnen festgelegten Standards und Musterlösungen, d.h. es erfolgt ein grober **Soll-Ist-Abgleich** für das Radverkehrsnetz.



Abb. 6: Das Logo für Radvorrangrouten ermöglicht die Ausweisung wichtiger Radverbindungen.

Das im Rahmen der Netzentwicklung identifizierte Netz an Radvorrangrouten (auch: Radhaupttrouten) sollte im Verkehrsraum kenntlich gemacht werden, um Anreize zu einem neuen Mobilitätsverhalten zu setzen und zum Radfahren zu motivieren. Hierzu wird das Routenlogo (Abb. 6, www.routenlogo.de) verwendet, das als Markierung auf der Fahrbahn aufgebracht oder über Beschilderung sichtbar gemacht wird. Eine Integration die wegweisende Beschilderung nach dem Standard der FGSV ist möglich. Gemeinsam mit Ihnen identifizieren wir innerhalb des Vorrangnetzes jene Verbindungen, die sich zu sinnvollen Routen zusammenfassen und ausweisen lassen. Im Maßnahmenkatalog (Ziff. 3.3.) werden die Maßnahmen zur Umsetzung dieser Verbindungen routenbezogen ausgewiesen, so dass Sie die einzelnen Routen gezielt umsetzen können.

Im **Ergebnis** liegen für das Radverkehrsnetz eine umfassendere Bestandserfassung und ein grober Soll-Ist-Abgleich vor, auf deren Grundlage ein maßgeschneiderter Maßnahmenkatalog mit Kostenschätzung erstellt werden kann. Die Radverbindungen, die mit dem Routenlogo kenntlich gemacht werden können, sind identifiziert und in einer Karte dargestellt.

3.3. Maßnahmenkatalog mit Priorisierung und Kostenschätzung

Aus dem Soll-Ist-Abgleich ergibt sich ein **Maßnahmenkatalog** (Abb. 7), der all jene Maßnahmen im Vorrang- und Basisroutennetz enthält, die zur Erreichung der definierten Standards umgesetzt werden müssen. Diese Kosten werden mit einer **Priorisierung** und groben **Kostenschätzung** versehen, um politische Beschlüsse (z.B. Haushaltssatzung, Planungsbeschluss) herbeiführen zu können. Diese Kostenschätzung erfolgt nur für jene Maßnahmen, die innerhalb der ersten fünf Jahre zur Umsetzung vorgesehen sind.

3.4. Angebotsoption: Finanzierungskonzept

Im Rahmen der Entwicklung des Radverkehrskonzeptes erhalten Sie von uns Hinweise zu Finanzierungsmöglichkeiten durch geeignete Förderprogramme des Bundes oder des Landes. Dies ist im Honorar inbegriffen. Gerne erstellen wir optional zusätzlich in Abstimmung mit Ihnen (u.a. Kämmerei) ein Finanzierungskonzept für die Maßnahmen der ersten 5 Planungsjahre. Dabei zeigen wir u.a. auf, für welche Maßnahmen welche Förderinstrumente in Anspruch genommen werden können, um ein optimales Verhältnis zwischen Eigen- und Fremdmitteln zu erreichen.

4. Hygge-Prinzip (Handlungsprogramm)

Ein (gefühltes) sicheres und durchgehendes Radnetz für den Alltag ist eine zentrale Voraussetzung, dass mehr Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Neben der Qualität des Radverkehrsnetzes bestimmen eine Vielzahl weiterer Rahmenbedingungen das Mobilitätsverhalten in der Stadt. Das menschliche Handeln vollzieht sich zu weit über 50 Prozent auf Basis von Gewohnheiten und Routinen – gerade in der Mobilität sind sie besonders stark ausgeprägt. Damit es uns gelingt, dauerhafte Veränderungen beim Modal Split zu erreichen, entwickeln wir gemeinsam mit Ihnen und den beteiligten Akteuren ein begleitendes Handlungskonzept.

Ausgangspunkt ist eine von unserem Institut entwickelte Checkliste, in die dreistellige Anzahl wirksamer Handlungsmaßnahmen aufgeführt ist. Die Checkliste wird fortlaufend erweitert und umfasst auch über den Verkehrsbereich hinausgehende Maßnahmen und Praxisbeispiele, z.B. aus dem Bereich der Stadtplanung – wissen wir doch, dass die Art wie wir wohnen und arbeiten über unsere Art mobil zu sein entscheidet.

4.1. Die 4 Säulen der Radverkehrsförderung

Für Aulendorf identifizieren wir alle Maßnahmen im Bereich Radverkehr, die unter Kosten-Nutzen-Erwägungen sinnvoll erscheinen, z.B. eine intuitive und einheitliche Gestaltung, zeitgemäße **Radabstellanlagen** im öffentlichen und privaten Raum (Abb. 9), eine (bessere) Berücksichtigung des Radverkehrs an **Lichtsignalanlagen**, **Baustellenmanagement** oder **Dienstfahrräder**. Unsere Empfehlungen fassen wir stichpunktartig zusammen. Gerne arbeiten wir auf Wunsch einzelne Maßnahmen detailliert aus und begleiten Sie bei der Umsetzung. Für die Erarbeitung der Empfehlungen sowie eine detaillierte Ausarbeitung haben wir im Angebot pauschal 3 Arbeitstage einkalkuliert.

Im Ergebnis erhalten Sie zusätzlich konkrete und für Ihre Stadt passende Hinweise und Empfehlungen aus den vier Handlungsfeldern der Radverkehrsförderung: **Infrastruktur**, **Service**, **Information** und **Kommunikation** („Die 4 Säulen der Radverkehrsförderung“) sowie auf Wunsch eine fertige Ausarbeitung.



Abb. 9: Städtebaulich und für Radfahrer attraktive Radabstellanlage in der Innenstadt mit Lademöglichkeit für Pedelecs (i.n.s. - Institut für innovative Städte 2018)

4.2. Verkehrsmittelwahl und Stadtplanung

Die Wahl des Verkehrsmittels wird wesentlich von den verkehrlichen und städtebaulichen Gegebenheiten beeinflusst, z.B. die Entfernung zu Einkaufsmöglichkeiten, den baulichen Gegebenheiten im eigenen Wohnumfeld oder der Erreichbarkeit der Innenstadt mit Kfz, ÖPNV oder Fahrrad. Dabei finden immer (unbewusste) Entscheidungsprozesse statt. Als Kommune können Sie die Mobilitätsentscheidung zu Gunsten des Fahrrades vor allem dann beeinflussen, wenn diese Aspekte in der Planung ebenfalls berücksichtigt werden. Mit dem Radverkehrskonzept erhalten Sie im Ergebnis dazu konkrete Hinweise und Handlungsempfehlungen. Eine detaillierte Ausarbeitung findet im Rahmen des Radverkehrskonzeptes dabei nicht statt. Der Arbeitsumfang ist mit 1 Personentag angesetzt.

4.3. Angebotsoption: Radwegweiskataster

Mit dem Radverkehrskonzept erhalten Sie Hinweise zur grün-weißen wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr nach den zu diesem Zeitpunkt gültigen Vorgaben der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) sowie zu Zielen, die beschildert werden sollten. Ebenso berücksichtigen wir die Standards zur Markierung von Radvorrangrouten (RVR) sowie evtl. Radschnellverbindungen (RSV). Dabei handelt es sich jedoch nicht um eine Beschilderungsplanung. Diese ist Bestandteil der Angebotsoption:

Für das innerörtliche Radvorrangnetz (inkl. Anschlüsse an das überörtliche Radwegenetz) erstellen wir für dieses Streckennetz (max. 20 km Wegweisungslänge je Fahrtrichtung) ein **Radwegweiskataster** für die FGSV-Radwegweisung und den Einsatz des Routenlogos für Radvorrangrouten (Abb. 6). Dazu sind durch die Stadt Unterlagen über den Beschilderungsbestand bereitzustellen. Dieses Kataster geht über die reine Ermittlung des Bedarfs an neuen Schildern hinaus. Vielmehr enthält es für das Vorrangnetz alle erforderlichen Angaben zur Ausführung, z.B. Standort und Art des Wegweisers, Schilderinhalt,

Ausrichtung, Befestigungspunkt, Markierungen und Routenlogos. Es berücksichtigt damit sowohl den Schilderbestand als auch den Neubedarf. Das Radwegweisungskataster enthält für jedes einzelne Schild ein eigenes aussagekräftiges Katasterblatt, in dem die relevanten Angaben enthalten sind. Damit können Sie sowohl eine Ausschreibung für die Produktion und Montage der Radwegweisung vornehmen, als auch den Unterhalt (Qualitätssicherung) vornehmen. Ein ausführliches Radwegweisungskataster ist Stand der Technik.

Ein von uns erstelltes Kataster enthält folgende acht Bausteine:

1. Ansprechpartnerliste (z.B. für Planung, Montage, Beteiligte Dritte)
2. Übersichtspläne Radwegweisungsnetz (Alltags- und Freizeitrouten)
3. Übersicht mit Netzlängen und Routenbezeichnungen (z.B. km-Angaben)
4. Materiallisten (gesamt und für jede einzelne Route, z.B. zu Schildertyp, -größe, Rohrfostendurchmesser, Pfostenverlängerungen etc.)
5. Katasterdatenblätter
6. Liste der verwendeten Piktogramme
7. Dokumentation der Qualitätssicherung
8. Übersicht der Schnittstellen zum ÖPNV

Ein Weisungskataster enthält alle detaillierten Informationen, mit denen die Beschilderung sofort ausgeschrieben, beauftragt, produziert und montiert werden kann. Jedes einzelne Schild, jeder einzelne Standort etc. ist genau beschrieben. Mit dem Kataster haben Sie eine umfassende Datengrundlage für eine dauerhafte Qualitätssicherung an der Hand - z.B. auch bei Personalwechseln. Im **Ergebnis** erhalten Sie ein vollständig ausgearbeitetes Leitsystem für das Stadtgebiet, in dem alle Elemente detailliert mit allen Informationen hinterlegt sind und dauerhaft zur Qualitätssicherung/Weiterentwicklung zur Verfügung stehen.

Termine vor Ort: Befahrung mit dem Fahrrad, 5 Personentage (Präsenztermine vor Ort)

5. Fahrradaktionsprogramm

Aus den Ergebnissen der Bestanderhebung und -analyse (AP 2), der Netzentwicklung (AP 3) und des Hygge-Prinzips (AP 4) identifizieren wir alle Maßnahmen, die sich innerhalb von ca. 24 Monaten schnell und einfach umsetzen lassen und listen diese in einem eigenen **Fahrradaktionsprogramm** auf. Damit können beispielsweise auch Mängel und Gefahrenpunkte jenseits des Radverkehrsnetzes behoben werden.

Diese Maßnahmenliste stimmen wir mit Ihnen ab und legen gemeinsam fest, in welchem Bereich eine nähere Ausarbeitung (z.B. CAD-Visualisierung, Markierungsempfehlung) erfolgen soll. Für die Erstellung des Fahrradaktionsprogramms und die Ausarbeitung ausgewählter Maßnahmen stehen im Angebot pauschal 3 Personentage zur Verfügung. Ziel ist es, die ersten Maßnahmen noch im Kalenderjahr 2021 projektbegleitend umzusetzen und Maßnahmen für das Haushaltsjahr 2022 frühzeitig zu identifizieren. Für die ausgearbeiteten Maßnahmen erfolgt eine grobe Kostenschätzung.

Meilenstein 3 (MS3): Der fertige Netzplan mit Maßnahmenkatalog, Priorisierung und Kostenschätzung (AP 3), die Empfehlungen zum Handlungsprogramm nach dem Hygge-Prinzip (AP 4) sowie das

Fahrradaktionsprogramm (AP 5) liegen vor und werden mit Ihnen in einem dritten Arbeitsgespräch (Ziff. 1.2.) abgestimmt.

6. Kommunikation und Öffentlichkeitsbeteiligung

Wir empfehlen die Öffentlichkeit bei der Erstellung des Radverkehrskonzepts zu beteiligen. Erfahrungsgemäß erhalten wir dabei wertvolle Hinweise, die in der weiteren Ausarbeitung berücksichtigt werden können. Zudem wird die Stadtgesellschaft für das Thema sensibilisiert. Gute Erfahrungen haben wir mit folgenden Formaten gemacht:

6.1. Öffentliche Auftaktveranstaltung

Zu Beginn des Konzeptes findet eine öffentliche Auftaktveranstaltung mit den Repräsentanten der Stadt statt. Dabei stellen wir Ziele und Ablauf des Prozesses vor und erheben erste Wünsche und Anforderungen der anwesenden Bürgerinnen und Bürger. Die Veranstaltung ist dabei auch der Startschuss für eine zusätzliche Online-Bürgerbeteiligung (Ziff. 6.2). Aufgrund der aktuellen Pandemie-Situation empfehlen wir ein Onlineformat. Unser Angebot enthält die Vorbereitung und Durchführung inklusive Bereitstellung einer Software. Die Bekanntmachung und Bewerbung übernimmt der Auftraggeber.

Termine: 1 öffentliche Auftaktveranstaltung (Digitaltermin)

6.2. Online-Beteiligungsplattform

Um die Bürgerinnen und Bürger in die Erarbeitung von Maßnahmen direkt einzubinden und Hinweise zu Handlungsbedarfen aus der Bürgerschaft zu erhalten, stellen wir für einen Erhebungszeitraum von bis zu 4 Wochen eine Online-Beteiligungsplattform auf GIS-Basis zur Verfügung, in die fehlende Radverbindungen und Mängel und Gefährdungsstellen im Wegenetz eingetragen werden. Zudem erheben wir über einen Fragebogen weitere Daten. Die Bekanntmachung und Bewerbung dieses Beteiligungsangebots übernimmt der Auftraggeber.

6.3. Angebotsoption: Markttische in der Innenstadt

An Veranstaltungen (Präsenz- oder Digitalformat) nehmen im Regelfall nur Personen teil, die sich besonders für ein Thema interessieren (und die Zeit haben). Ziel des Konzeptes ist es aber auch, Maßnahmen für Menschen zu entwickeln, die im Alltag noch nicht Fahrrad fahren. Daher ist es wichtig, möglichst breite Bevölkerungsschichten zu erreichen. Ausgesprochen gute Erfahrungen haben wir mit Markttischen gemacht. Dabei platzieren wir uns tagsüber (meist Freitag oder Samstag) mit einem großen Luftbild an einem zentralen Ort in der Innenstadt und kommen mit Passanten ins Gespräch, die zufällig vorbeikommen. In das Luftbild können diese ihre Ideen, Anregungen und Wünsche eintragen. Die Ergebnisse werden durch uns anschließend ausgewertet, geprüft und – sofern sinnvoll – im Konzept berücksichtigt.

Termine: Optional 1 Markttisch (Präsenztermin vor Ort, 2 Mitarbeiter)

6.4. Angebotsoption: Informations- und Marketingkampagne, Wanderausstellung

Selbstverständlich unterstützen wir Sie im Rahmen der Konzepterstellung beratend sowie durch die Bereitstellung von Informationen zum Projekt bei Ihrer Presse- und Öffentlichkeitsarbeit. Darüber hinaus

haben Sie die Möglichkeit, eine vom Fahrradverlag professionell entworfene Kampagne zu nutzen. Dabei haben Sie die Wahl zwischen drei verschiedenen Formen:

1. Projektbezogene Kampagne

Mit dem **Marketingpaket Fahrradstraße** können Sie die Einrichtung einer Fahrradstraße in Ihrer Stadt kommunikativ begleiten. Als Kommunikationselemente stehen Ihnen zur Verfügung:

- XXL-Banner sowie
- 5 verschiedene Motivplakate zum Aufstellen im Verkehrsraum (Abb. 10),
- Informationsflyer für Anwohner bzw. Bürger,
- Mustertext für die eigene Internetseite oder Pressemitteilung und
- themenbezogene Wanderausstellung in einer öffentlichen Einrichtung.

Mit dem **Marketingpaket Radfahren neu entdecken** bewerben Sie ein entsprechendes Angebot Ihrer Stadt an Bürger und Gewerbetreibende. Dabei stellen Sie in Zusammenarbeit mit einem örtlichen Fahrradhändler für einen Zeitraum von 2 Wochen Pedelecs und Lastenfahrräder kostenlos zur Verfügung. Ziel ist, dass Ihre Bürger und Gewerbetreibenden die Vorteile dieser Fahrräder im eigenen Alltag erfahren können. Die Resonanz auf dieses Angebot ist erfahrungsgemäß sehr positiv, viele der Teilnehmer an dieser Aktion erwerben und nutzen im Anschluss ihr eigenes Pedelec/Lastenfahrrad.

Die Materialien können optional mit Ihrem Stadtlogo versehen werden.

2. Informationskampagne

Die **Kampagne Überholabstand** (verfügbar ab 2021) sensibilisiert die Verkehrsteilnehmer für den seit der StVO-Novelle 2020 gesetzlich vorgeschriebenen Mindestabstand von 1,50 m beim Überholen von Radfahrern. Als Kommunikationselemente stehen Ihnen zur Verfügung:

- nichtamtliches Hinweisschild zum Aufstellen im Verkehrsraum (Abb. 11),
- Aufkleber zum Aufbringen auf Fahrzeugen der Stadt bzw. städtischer Betriebe (z.B. Stadtwerke),
- Informationsflyer
- Mustertext für die eigene Internetseite oder Pressemitteilung

Die Materialien können optional mit Ihrem Stadtlogo versehen werden.

3. Imagekampagnen

Imagekampagnen sind in Vorbereitung und können von Ihnen anschließend genutzt werden.

Mit den Informations- und Marketingkampagnen haben Sie die Möglichkeit, auf professionell gestaltete und bereits entwickelte Kampagnen zurückzugreifen. Gleichzeitig lässt die Gestaltung eine Individualisierung zu, indem Sie das Logo Ihrer Stadt einfügen können.

Ergänzend oder alternativ können Sie auf **Wanderausstellungen** zurückgreifen, die vom Fahrradverlag entwickelt und gegen Gebühr verliehen werden. Damit können Sie ohne eigenen Aufwand das Thema Radverkehr in einer öffentlichen Ausstellung präsentieren und Werbung für das Radfahren machen.

Die Nutzungsgebühren variieren u.a. in Abhängigkeit der verwendeten Kommunikationselemente, ihrer Anzahl, der Nutzungsdauer sowie einer eventuellen Individualisierung. In unserer Angebotsoption ist eine Nutzungsgebühr von 4.800,00 € netto ausgewiesen. Damit wäre eine umfangreiche Kampagne (z.B. Marketingpaket Fahrradstraße) inklusive einer Individualisierung enthalten. Gerne erhalten Sie nach Abstimmung zum genauen Umfang ein detailliertes und verbindliches Angebot. Dies kann sinnvollerweise auch projektbegleitend erfolgen.

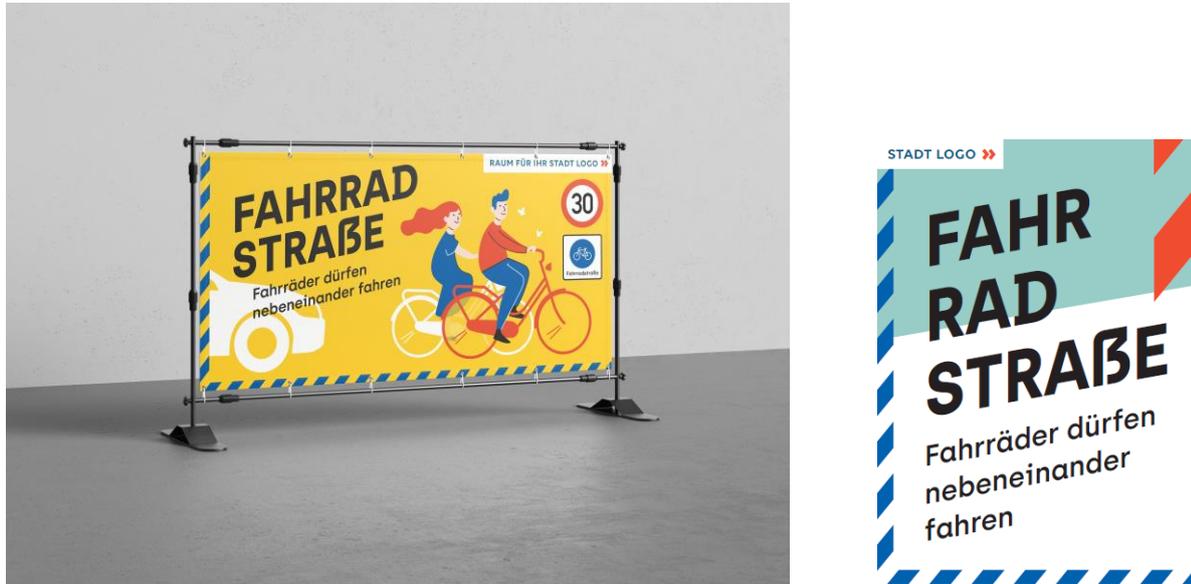


Abb. 10: XXL-Banner (links) und DIN A2-Plakat (rechts) aus einer Marketingkampagne des Fahrradverlags zu FahrradstraÙen

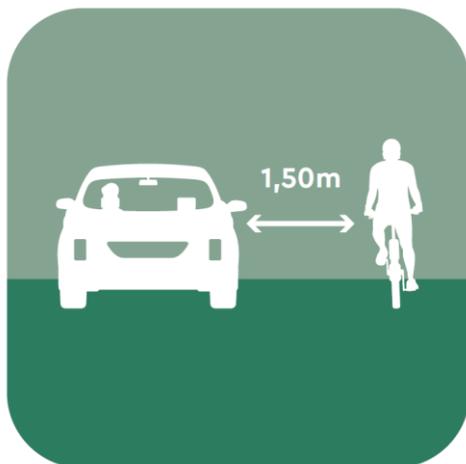


Abb. 11: Grafik aus der Kampagne des Fahrradverlags zum vorgeschriebenen Überholabstand. Die Darstellung ist u.a. als nichtamtliches Schild sowie als Aufkleber für Kommunalfahrzeuge verfügbar.

6.5. Abschlussveranstaltung

Das fertige Radverkehrskonzept präsentieren wir gemeinsam mit Politik und Verwaltung in einer motivierenden Abschlussveranstaltung der Öffentlichkeit. Die Veranstaltung informiert über die Ergebnisse und soll Lust auf die anstehende Umsetzung machen. Aufgrund der aktuellen Pandemie-Situation empfehlen wir ein Onlineformat. Unser Angebot enthält die Vorbereitung und Durchführung

inklusive Bereitstellung einer Software. Die Bekanntmachung und Bewerbung übernimmt der Auftraggeber.

Termine vor Ort: Optional 1 Veranstaltung (i.d.R. 1 Projektleiter, 1 Projektmitarbeiter)

7. Erfolgsfaktoren

Mit dem Radverkehrskonzept haben Sie einen individuellen und umfassenden Plan an der Hand, mit dem Sie Aulendorf Stück für Stück zur Fahrradstadt machen können. Nach der Vorlage des Abschlussberichtes und der Beschlussfassung im Stadtrat beginnt die Arbeit für Sie jedoch erst richtig und Sie müssen Ihren Weg finden, das Radverkehrskonzept mit Leben zu füllen.

Erfahrungsgemäß ist es für Sie als Auftragnehmer sehr hilfreich, wenn wir mit Projektabschluss die wesentlichen Erfolgsfaktoren für diesen Prozess gezielt herausarbeiten und schriftlich darstellen. Diese Erfolgsfaktoren sind dabei von Kommune zu Kommune natürlich etwas unterschiedlich; immer enthalten sind jedoch u.a. Empfehlungen zu organisatorischen und kommunikativen Maßnahmen, da diese ein Schlüsselement sind.

Zeit- und Projektplanung

Den Zeit- und Projektplan stimmen wir nach Auftragserteilung miteinander ab.

Honorar

Das nachstehende Honorarangebot beläuft sich für den beschriebenen Leistungsumfang auf netto 47.910,71 € (brutto 57.013,74 €) für das Radverkehrskonzept, ohne die grau hinterlegten Angebotsoptionen. Im Honorar sind sämtliche allgemeinen Gemein-, Sach- und Nebenkosten enthalten. Ebenso enthalten sind die Reisekosten für die Durchführung der Bestandserhebungen vor Ort für das Radverkehrskonzept sowie für die aufgeführten Präsenztermine.

Das Honorarangebot ist auf der nachfolgenden Seite detailliert dargestellt.

An unser Angebot halten wir uns bis zum 10.04.2021 gebunden.

Abschlagszahlungen

Wir bitten mit Abschlagszahlungen in Abhängigkeit des Projektfortschritts einverstanden zu sein. Diese können bei Auftragserteilung im gegenseitigen Einvernehmen geregelt werden. Zum Abschluss eines Kalenderjahres erfolgt eine stichtagsbezogene Abrechnung der im ablaufenden Kalenderjahr erbrachten Leistungen. Die erste Teilzahlung erfolgt mit Beauftragung.

Zusatzleistungen

Für Leistungen, die Sie darüber hinaus erteilen, berechnen wir die nachstehenden Stunden- und Tagessätze (jeweils netto, in Euro). Termine vor Ort werden je Mitarbeiter und Tag mit einem Tagessatz angesetzt, zzgl. Reise- und ggf. Übernachtungskosten.

	€/Std.	€/Personentag
Büro-/ Projektleiter	95,00 €	760,00 €
Mitarbeiter	80,00 €	640,00 €
Reisekosten		104,75 € (je Person und Tag)
Übernachungskosten		121,00 € (je Person und Nacht)
Digitaltermine (bis 3 Std.)¹		470,00 € (je Termin)
Nebenkostenpauschale²	3,00 %	3,00 %

¹ Inklusive Vorbereitung und Durchführung; je weitere angefangene halbe Stunde zzgl. 50,00 € (netto)

² Grundlage der Berechnung der Nebenkostenpauschale sind die Nettohonorare inklusive Reisekosten

Honorarangebot Radverkehrskonzept

Arbeitspaket		Honorar Büro-/ Projektleiter	Honorar Projekt- hauptbearbeiter	Reisekosten	Honorar (netto)
1.	Projektsteuerung				6.979,00 €
1.1.	1 Auftaktgespräch (Präsenztermin)	760,00 €	640,00 €	209,50 €	1.609,50 €
1.2.	4 Arbeitsgespräche, Meilensteine (Digitaltermine)	- €	1.880,00 €	- €	1.880,00 €
1.3.	4 Sitzungen der Steuerungsgruppe (Digitaltermine)	- €	1.880,00 €	- €	1.880,00 €
1.4.	1 Abschlusspräsentation, Ergebnisbericht (Präsenztermin)	760,00 €	640,00 €	209,50 €	1.609,50 €
1.4.	<i>Option: Kostenschätzung für alle Maßnahmen</i>	- €	1.280,00 €	- €	1.280,00 €
2.	Bestanderhebung und Analyse				11.256,75 €
2.1.	Vorhandene Konzepte, städtebauliche Entwickl., Daten	380,00 €	640,00 €	- €	1.020,00 €
2.2.	Quell-Ziel-Analyse und Wunschliniennetz	570,00 €	640,00 €	- €	1.210,00 €
2.3.	Erstbefahrung mit dem Fahrrad / Stärken-Schwächen-An.	1.520,00 €	5.120,00 €	346,75 €	6.986,75 €
2.4.	Standards und Musterlösungen	760,00 €	1.280,00 €	- €	2.040,00 €
3.	Netzentwicklung				15.840,00 €
3.1.	Trassenfindung	1.520,00 €	1.920,00 €	- €	3.440,00 €
3.2.	Maßnahmenentwicklung	760,00 €	1.280,00 €	- €	2.040,00 €
3.3.	Maßnahmenkatalog mit Priorisierung und Kostenschätzung	760,00 €	9.600,00 €	- €	10.360,00 €
3.4.	<i>Option: Finanzierungskonzept</i>	760,00 €	1.120,00 €	- €	1.880,00 €
4.	Hygge-Prinzip				2.650,00 €
4.1.	Die 4 Säulen der Radverkehrsförderung	380,00 €	1.600,00 €	- €	1.980,00 €
4.2.	Verkehrsmittelwahl und Stadtplanung	190,00 €	480,00 €	- €	670,00 €
4.3.	<i>Option: Erstellung Radwegweisungskataster</i>		16.250,00 €	709,75 €	16.959,75 €
5.	Fahrradaktionsprogramm				1.980,00 €
	Erstellen einer Maßnahmenliste und -ausarbeitung	380,00 €	1.600,00 €	- €	1.980,00 €
6.	Kommunikation und Öffentlichkeitsbeteiligung				6.390,00 €
6.1.	1 Öffentliche Auftaktveranstaltung (Digitaltermin)	- €	1.250,00 €	- €	1.250,00 €
6.2.	1 Online-Beteiligungsplattform inkl. Auswertung	- €	4.200,00 €	- €	4.200,00 €
6.3.	<i>Option: 1 Markttisch in der Innenstadt (Präsenztermin)</i>	- €	1.280,00 €	209,50 €	1.489,50 €
6.4.	<i>Option: 1 Informations-/Marketingkampagne, Ausstellung</i>	- €	4.800,00 €	- €	4.800,00 €
6.5.	1 Abschlussveranstaltung (Digitaltermin)	470,00 €	470,00 €	- €	940,00 €
7.	Erfolgsfaktoren				1.419,50 €
7.1.	Darstellung der Erfolgsfaktoren, u.a. organisatorische Maßn.	570,00 €	640,00 €	209,50 €	1.419,50 €
	Summe Positionen (ohne Angebotsoptionen)				46.515,25 €
	zzgl. allgemeine Sach- und Nebenkosten				1.395,46 €
	Angebotssumme netto (ohne Angebotsoptionen)				47.910,71 €
	Angebotssumme brutto (19% MwSt.)				57.013,74 €

Wir sagen eine fach- und fristgerechte Durchführung des Auftrags zu und freuen uns auf die Zusammenarbeit mit Ihnen!

Thimeo Graf
Geschäftsführer