

Leistungsbild

zur Vergabe der Erstellung eines integrierten Mobilitätskonzeptes

"Integriertes Mobilitätskonzept Gemeinde Saarwellingen - nachhaltig, vernetzt und zukunftsfähig"

Feld	Angabe
Auftraggeberin	Gemeinde Saarwellingen
Fachbereich	Umwelt, Klima und Mobilität
Verfahren	Nationale Verhandlungsvergabe mit Teilnahmewettbewerb
Veröffentlichung / Aufforderung zur Angebotsabgabe	22.07.2026
Angebotsfrist	11.08.2026, 09:00 Uhr

Hinweis: Diese Fassung enthält keine optionalen Leistungspakete. Sämtliche geforderten Leistungen sind als verbindlicher Leistungsumfang im Angebotspreis zu kalkulieren.

1. Vorbemerkung und Zielsetzung

1.1. Projektdaten

Die Gemeinde Saarwellingen beabsichtigt die Erstellung eines integrierten Mobilitätskonzeptes mit dem Arbeitstitel "Integriertes Mobilitätskonzept Gemeinde Saarwellingen - nachhaltig, vernetzt und zukunftsfähig".

Ziel der Maßnahme ist die Weiterentwicklung der Mobilität in der Gemeinde Saarwellingen durch kreative, umsetzungsorientierte Konzepte im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sowie ergänzender Mobilitätsformen. Das Konzept soll als strategische und zugleich umsetzungsorientierte Grundlage für kommunale Entscheidungen, Förderanträge, Investitionsprioritäten und konkrete Maßnahmen dienen.

Der Fördermittelgeber begrüßt ausdrücklich den integrierten Ansatz, die Orientierung an den europäischen SUMP-Standards (Sustainable Urban Mobility Plan) sowie die geplante Erstellung eines digitalen Zwillings. Diese Anforderungen sind daher in der methodischen Bearbeitung, in der Dokumentation und in den späteren Ergebnissen nachvollziehbar abzubilden.

- Stärkung und bessere Verknüpfung des Umweltverbundes aus ÖPNV, Radverkehr und Fußverkehr;
- Entwicklung kreativer ÖPNV-Ansätze und ergänzender Mobilitätsformen, insbesondere für einen ländlich geprägten Raum;
- Verbesserung der innerörtlichen und regionalen Erreichbarkeit;
- Förderung sozial gerechter, barrierearmer und alltagstauglicher Mobilitätsangebote;
- Reduzierung verkehrsbedingter Belastungen und Beitrag zu Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutz;
- Verbesserung von Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität und Nahmobilität;
- Stärkung sicherer, selbstständiger und nachhaltiger Schul- und Kita-Mobilität einschließlich der Reduzierung problematischer Hol- und Bringverkehre;
- systematische Verbesserung des Fußverkehrs, insbesondere bei Barrierefreiheit, Querungen, Haltestellenzugängen, Aufenthaltsqualität und Wegebeziehungen zu zentralen Alltagszielen;
- Konzeptionelle Planung und fachliche Vorbereitung eines Reallabors, einer Mobilitätswoche oder vergleichbarer temporärer Erprobungsformate zur sichtbaren und niedrigschwelligen Erprobung nachhaltiger Mobilitätsangebote;
- Schaffung einer belastbaren, fortschreibbaren Entscheidungsgrundlage für Verwaltung und politische Gremien.

Ausgangslage in Saarwellingen:

Die Gemeinde Saarwellingen mit ihren Ortsteilen steht vor der Aufgabe, bestehende Mobilitätsangebote zukunftsfähig weiterzuentwickeln und stärker miteinander zu vernetzen. Neben dem motorisierten Individualverkehr gewinnen Radverkehr, Fußverkehr, intermodale Angebote, bedarfsorientierte ÖPNV-Angebote, Sharing- und Mitnahmeangebote sowie digitale Mobilitätslösungen an Bedeutung.

Saarwellingen ist als kreisangehörige Gemeinde in regionale Pendler-, Schul-, Versorgungs- und Freizeitverkehre eingebunden. Die Mobilitätsanforderungen unterscheiden sich je nach Lebensphase, sozialer Situation, Alter, körperlichen Voraussetzungen, Arbeitsort, Ausbildungsort und Wohnlage. Das Mobilitätskonzept soll diese unterschiedlichen Bedürfnisse berücksichtigen und zu einem konsistenten, realistisch umsetzbaren Gesamtsystem zusammenführen.

Vorhandene Fachkonzepte und Planungen sind nicht isoliert zu betrachten, sondern in ein abgestimmtes Gesamtkonzept zu überführen. Insbesondere sind das im Jahr 2019 vom Innenministerium

geförderte Parkraumkonzept für den Ortskern Saarwellingen und das im Jahr 2026 fertiggestellte Alltagsradkonzept in das neue integrierte Mobilitätskonzept einzubinden.

1.2. Auftraggeber

Gemeinde Saarwellingen
Ansprechpartner Herr Mahler
Schlossplatz 1
66793 Saarwellingen

Sämtliche Rückfragen der Bewerber und Bieter müssen über die elektronische Vergabepattform erfolgen.

1.3. Vergabestelle

Das Vergabeverfahren wird durchgeführt von:

Zentrale Vergabestelle des Landkreises Saarlouis
Kaiser-Wilhelm-Straße 4-6
66740 Saarlouis
Tel: 06831/444-910310
E-Mail: zvs@kreis-saarlouis.de

Sämtliche Rückfragen der Bewerber und Bieter müssen über die elektronische Vergabepattform erfolgen.

1.4. Allgemeine Angaben zum Verfahren

Die vorliegende Ausschreibung behandelt die Vergabe über die Erstellung eines integrierten Mobilitätskonzeptes für die Gemeinde Saarwellingen.

Gegenstand der Vergabe ist die fachliche Erarbeitung eines integrierten Mobilitätskonzeptes für die Gemeinde Saarwellingen einschließlich Analyse, Beteiligung, Zielsystem, Maßnahmenentwicklung, Priorisierung, Umsetzungsstrategie, Monitoringansatz, digitaler Aufbereitung und Abschlussdokumentation.

Die Leistung umfasst alle nachfolgend beschriebenen Leistungspakete als verbindlichen Leistungsumfang. Optionale Leistungen werden nicht ausgeschrieben. Weitergehende Vorschläge oder Konkretisierungen können im Rahmen der Verhandlungsgespräche erörtert werden, werden jedoch nicht als gesonderte Optionen abgefragt oder als solche bewertet.

Das Konzept ist verkehrsträgerübergreifend und integriert zu erstellen. Es darf nicht auf eine einzelne Verkehrsart beschränkt werden. Der Schwerpunkt liegt auf einer praxistauglichen und förderfähigen Weiterentwicklung des ÖPNV und ergänzender Mobilitätsformen unter Einbindung von Radverkehr, Fußverkehr, ruhendem Verkehr, Pendlerverkehren, Schülerverkehren, Barrierefreiheit, Klimaschutz und digitaler Planungsunterstützung.

Das Verfahren wird zweistufig als **Verhandlungsvergabe mit Teilnahmewettbewerb gem. § 12 UVgO** durchgeführt.

Die Gemeinde Saarwellingen beabsichtigt, mit den wertbaren Bietern Verhandlungsgespräche zu führen. Gegenstand der Gespräche können insbesondere Verständnis des Leistungsbildes, methodische Konkretisierung, Zeitplan, Beteiligung, digitaler Zwilling, Datenübergabe, Schulwegemanagement, Fußverkehrs-Check, Reallabor/Mobilitätswoche, Maßnahmenaufbereitung, Abschlussdokumentation, gedruckte Berichtsexemplare und Preis-/Leistungsrelation sein.

Die Zuschlagskriterien und deren Gewichtung bleiben während des Verfahrens unverändert. Nach den Verhandlungsgesprächen wird die Vergabestelle die Bieter zur Abgabe finaler Angebote auffordern. Gewertet wird das finale Angebot.

Die Auftraggeberin behält sich vor, den Zuschlag ohne Verhandlungen auf Grundlage der Erstangebote zu erteilen.

Die Zahl der geeigneten Bewerber, die zur Abgabe eines Angebots oder zur Teilnahme an Verhandlungen aufgefordert werden, wird nicht begrenzt. Alle Bewerber, die fristgerecht einen Teilnahmeantrag eingereicht haben und die festgelegten formalen Mindestanforderungen an die Eignung (Fachkunde, Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit) vollumfänglich erfüllen, werden im Anschluss an die Prüfung der Teilnahmeanträge zur Abgabe eines Angebotes und zur Teilnahme an den Verhandlungen aufgefordert.

Beim elektronischen **Teilnahmeantrag** sind folgende Unterlagen einzureichen:

- Formular Teilnahmeantrag (mit Eigenerklärung über das Nichtvorliegen von Ausschlussgründen
- Eigenerklärung Russland-Sanktionen und Angaben zu Referenzen)
- Nachweis der Leistungsfähigkeit durch mindestens 2 geeignete Referenzen über erbrachte vergleichbare Leistungen. Um einen ausreichenden Wettbewerb sicherzustellen, werden einschlägige Leistungen berücksichtigt, die bis zu fünf Jahre zurückliegen.

Nähere Informationen siehe unten, Bewerbungsbedingungen.

Bitte geben Sie mit dem Teilnahmeantrag noch kein Angebot ab!

Bei der Abgabe des **Erstangebots nach vorheriger Aufforderung** sind folgende Unterlagen erforderlich:

- Vollständig ausgefülltes Angebotsschreiben und Preisblatt
- Vertragsentwurf
- Konzeptpapier gem. Abschnitt 3
 - Darstellung des vorgesehenen Vorgehens zu Schulwegemanagement, Schul- und Kita-Mobilität und integriertem Fußverkehrs-Check im Konzeptpapier;
 - Darstellung des vorgesehenen Vorgehens zur konzeptionellen Planung eines Reallabors, einer Mobilitätswoche oder vergleichbarer temporärer Erprobungsformate im Konzeptpapier;
 - ausführliches Preisblatt gemäß Abschnitt 19 mit Aufgliederung der Preisbestandteile und Netto-Gesamtpreis als Pauschalpreis für alle geforderten Leistungen;
 - Projekt- und Terminplan;
 - Darstellung des vorgesehenen Projektteams mit Rollen und zeitlicher Verfügbarkeit;
 - Angaben zu eingesetzten digitalen Werkzeugen, Datenformaten, Nutzungsrechten und etwaigen laufenden Folgekosten.

- Angaben zur vorgesehenen Gestaltung, Bindung und Qualität der gedruckten, gebundenen und repräsentativ gestalteten Berichtsexemplare.

Hinweis: Die vorgenannten Unterlagen und Nachweise sind leistungsbezogene Unterlagen, welche die Wirtschaftlichkeitsbewertung der Angebote anhand der Zuschlagskriterien betreffen. Sie dürfen abgesehen von unwesentlichen Preisangaben nach § 41 Abs. 3 UVgO nicht nachgefordert werden. Um einen Ausschluss Ihres Angebots zu vermeiden, stellen Sie bitte die Vollständigkeit der Unterlagen sicher.

Nähere Informationen siehe unten, Zuschlagskriterien.

Sonstige Vertrags-/Ausführungsbedingungen:

- Verpflichtungserklärung Tariftreue nach STFLG

Für die Bearbeitung des Angebots wird keine Entschädigung gewährt.

Vorgesehener Zeitplan:

Auftragsbekanntmachung	22.07.2026
Teilnahmefrist	06.08.2026
Aufforderung zur Angebotsabgabe	vrsl. 21.08.2026
Frist für die Einreichung des Initiativangebots	vrsl. 31.08.2026
Ggf. Verhandlungsphase	vrsl. 01.09.2026-30.09.2026
Aufforderung zur Abgabe des finalen Angebots	vrsl. 01.10.2026
Frist für die Einreichung des finalen Angebots	12.10.2026
Versand Vorinformation (§ 134 GWB)	Vrsl. KW 42
Zuschlag	vrsl. KW 43
Bindefrist	12.11.2026

2. Verbindliche Leistungsgrundsätze

2.1 Integrierter Ansatz und SUMP-Orientierung

Der Auftragnehmer hat die Bearbeitung an den Grundprinzipien nachhaltiger urbaner Mobilitätsplanung auszurichten. Die SUMP-Orientierung ist im Angebot methodisch darzustellen und im Projektverlauf nachweisbar umzusetzen. Dies betrifft insbesondere:

- integrierte und sektorübergreifende Betrachtung aller relevanten Mobilitätsformen;
- frühzeitige, strukturierte und auswertbare Beteiligung von Öffentlichkeit, Politik, Verwaltung, Fachakteuren und relevanten gesellschaftlichen Gruppen;
- datenbasierte Analyse und transparente Herleitung von Zielen, Szenarien und Maßnahmen;
- Berücksichtigung sozialer, ökologischer, wirtschaftlicher, räumlicher und klimabezogener Wirkungen;

- Entwicklung eines konsistenten Zielsystems mit messbaren Indikatoren;
- Priorisierung kurz-, mittel- und langfristiger Maßnahmen sowie Monitoring- und Evaluationsansatz.

2.2 Digitaler Zwilling als verbindlicher digitaler Leistungsbaustein

Der Auftragnehmer hat eine digitale, fortschreibbare Arbeitsgrundlage im Sinne eines kommunalen digitalen Mobilitäts- und Maßnahmenmodells zu erstellen. Dieser digitale Zwilling muss für die Gemeinde einen praktischen Mehrwert für Analyse, Visualisierung, Maßnahmenbewertung, politische Beratung und spätere Fortschreibung bieten.

Mindestanforderungen an den digitalen Zwilling sind:

- georeferenzierte Darstellung wesentlicher Bestandsdaten und Maßnahmen;
- digitale Kartenebenen zu ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr, ruhendem Verkehr, Mobilitätsstationen, Verknüpfungspunkten, Konflikten und Handlungsschwerpunkten;
- Verknüpfung der Maßnahmen mit Maßnahmensteckbriefen, Prioritäten, Zeithorizonten und Zuständigkeiten;
- Darstellung von Szenarien oder Wirkungszusammenhängen in einer für Verwaltung und Gremien verständlichen Form;
- Übergabe in offenen, weiterverwendbaren Datenformaten, insbesondere PDF, DOCX, XLSX sowie GIS-Formaten wie GeoPackage, GeoJSON oder Shape;
- Beschreibung von Datenquellen, Aktualisierungsmöglichkeiten, Nutzungsrechten, Folgekosten und Pflegeaufwand.

Ein vollumfängliches, kostenintensives Verkehrsmodell ist nur dann Gegenstand der Leistung, wenn der Bieter dies zur Erfüllung des Leistungsziels anbietet und vollständig in seinem Angebotspreis berücksichtigt. Gesonderte optionale Preispositionen sind nicht vorzusehen.

2.3 Ergebnisoffene Betrachtung der Primstalbahn

Im Zusammenhang mit der möglichen Reaktivierung der Primstalbahn liegt derzeit lediglich eine Machbarkeitsstudie vor. Ein politischer Beschluss zur baulichen Umsetzung wurde bislang nicht gefasst. Das Mobilitätskonzept hat dieses Thema daher ausdrücklich ergebnisoffen zu behandeln.

Nicht Gegenstand dieser Ausschreibung sind eine Vorplanung, Entwurfsplanung, Trassierungsplanung, bauliche Festlegung, Baukostenberechnung oder eine Vorwegnahme politischer Entscheidungen zur Primstalbahn. Erwartet wird ausschließlich eine strategisch-konzeptionelle und szenarienbasierte Betrachtung möglicher Wirkungen und Verknüpfungen, insbesondere im Hinblick auf ÖPNV, intermodale Verknüpfungspunkte, Mobilitätsstationen, Pendlerverkehre, Schülerverkehre und ergänzende Mobilitätsangebote.

2.4 Integration vorhandener Fachkonzepte

Vorhandene Fachkonzepte sind auszuwerten, hinsichtlich Aktualität und Umsetzbarkeit einzuordnen und in das integrierte Mobilitätskonzept zu überführen. Die Bearbeitung darf nicht bei einer bloßen Nennung vorhandener Konzepte stehen bleiben.

Vorhandenes Konzept / Grundlage	Verbindliche Leistung im Mobilitätskonzept
Parkraumkonzept Ortskern Saarlouis 2019	Auswertung und Aktualitätsprüfung; Einordnung der Maßnahmen in die Gesamtstrategie; Abgleich mit ruhendem Verkehr, Ortskernentwicklung, Lieferverkehr, Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit und Parkraummanagement.
Alltagsradkonzept 2026	Integration von Netzstrukturen, Prioritäten, Maßnahmen, Sicherheitsaspekten und Schnittstellen zu ÖPNV, Mobilitätsstationen, Schulmobilität und Nahmobilität.

Vorhandenes Konzept / Grundlage	Verbindliche Leistung im Mobilitätskonzept
Weitere kommunale und regionale Planungen	Abgleich mit Klimaschutz, Schul- und Alltagsmobilität, ÖPNV-Angeboten, Nachbarkommunen, regionalen Mobilitätsstrategien und vorhandenen Datenquellen.

2.5 Schulwegemanagement und integrierter Fußverkehrs-Check

Schulisches Mobilitätsmanagement, Schulwegemanagement und ein integrierter Fußverkehrs-Check sind verbindliche Bestandteile des Mobilitätskonzeptes. Sie werden nicht als separate Zusatzkonzepte ausgeschrieben, sondern sind in Bestandsanalyse, Beteiligung, Maßnahmenentwicklung, digitalen Zwilling, Umsetzungsstrategie und Monitoring einzubinden.

Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Förderung selbstständiger und nachhaltiger Mobilität von Kindern und Jugendlichen, die Verbesserung der Bedingungen für zu Fuß Gehende sowie die Reduzierung problematischer Hol- und Bringverkehre im Umfeld von Schulen und Kindertageseinrichtungen.

Mindestanforderungen sind:

- Betrachtung der Schul- und Kita-Mobilität einschließlich Schulwege, Kita-Wege, Hol- und Bringverkehre, Haltestellenanbindung, Querungsstellen, Sichtbeziehungen, Radabstellmöglichkeiten und Aufenthaltsqualität;
- Durchführung eines integrierten Fußverkehrs-Checks für ausgewählte Schwerpunktbereiche, insbesondere im Umfeld von Schulen, Kindertageseinrichtungen, Haltestellen, Ortskernen, zentralen Einrichtungen und wichtigen Alltagszielen;
- Durchführung von mindestens zwei Vor-Ort-Begehungen im Sinne eines Fußverkehrs-Checks; die konkreten Schwerpunktbereiche werden zu Projektbeginn mit der Auftraggeberin abgestimmt;
- Einbindung relevanter Akteure, insbesondere Schulen, Kindertageseinrichtungen, Elternvertretungen, Kinder und Jugendliche, Polizei, Ordnungsamt, Senioren- und Behindertenvertretungen sowie Verwaltung;
- kartografische Darstellung von Mängeln, Konflikten, Potenzialen und Handlungsschwerpunkten für Schulwege, Fußverkehr, Barrierefreiheit und sichere Querungen;
- Überführung der Ergebnisse in konkrete Maßnahmensteckbriefe mit Priorität, Zeithorizont, Kostenrahmen, Zuständigkeit, Förderfähigkeit und Umsetzungsreihenfolge.

2.6 Reallabor, Mobilitätswoche und temporäre Erprobungsformate

Die konzeptionelle Planung und fachliche Vorbereitung eines Reallabors, einer Mobilitätswoche oder vergleichbarer temporärer Erprobungsformate ist verbindlicher Bestandteil des Mobilitätskonzeptes. Ziel ist es, geeignete Maßnahmen nicht nur theoretisch zu beschreiben, sondern deren praktische Erprobung, öffentliche Sichtbarkeit, Akzeptanzbildung und Evaluierbarkeit vorzubereiten.

Der Auftragnehmer hat mindestens ein umsetzungsfähiges Konzept für ein Reallabor, eine Mobilitätswoche oder ein vergleichbares Erprobungsformat zu entwickeln. Die tatsächliche Durchführung, Beschaffung, verkehrsrechtliche Anordnung, bauliche Umsetzung oder Finanzierung eines solchen Formats ist nicht Gegenstand dieser Ausschreibung, soweit sie über die fachliche Konzeption, Vorbereitung, Maßnahmenbeschreibung und Umsetzungsplanung hinausgeht.

Mindestanforderungen sind:

- Prüfung geeigneter Themen und Räume für temporäre Erprobungsformate, insbesondere ÖPNV, On-Demand-Verkehre, Mobilitätsstationen, Sharing-Angebote, Schul- und Kita-Mobilität, Fußverkehr, Radverkehr, Verkehrsberuhigung, Parkraummanagement und Ortskernmobilität;

- Entwicklung eines schlüssigen Konzepts mit Zielsetzung, räumlichem Schwerpunkt, Zielgruppen, Akteuren, möglichen Programmpunkten, organisatorischen Anforderungen, Genehmigungserfordernissen, Kommunikationsansatz, grobem Kostenrahmen, Förderbezug und Evaluationskriterien;
- Darstellung, wie die Erkenntnisse aus einem Reallabor oder einer Mobilitätswoche in Maßnahmenpriorisierung, politische Beratung, Öffentlichkeitsarbeit und spätere Umsetzung einfließen können;
- klare Abgrenzung zwischen fachlicher Konzeptionsleistung im Rahmen dieses Auftrags und einer später gesondert zu beschließenden Umsetzung durch die Gemeinde Saarwellingen.

3. Erwartung an die Bieterschaft und einzureichendes Konzeptpapier

Mit dem Angebot ist zwingend ein Konzeptpapier einzureichen. Das Konzeptpapier bildet die Grundlage für die qualitative Zuschlagswertung. Es soll einen Umfang von 20 DIN-A4-Seiten ohne Deckblatt, Inhaltsverzeichnis, Preisblatt, Eigenerklärungen und Eignungsnachweise nicht überschreiten. Ein nicht vorgelegtes oder nicht hinreichend bewertbares Konzeptpapier kann dazu führen, dass das Angebot nicht gewertet werden kann.

Das Konzeptpapier ist klar zu gliedern und muss mindestens folgende Inhalte enthalten:

- Projektverständnis und spezifischer Bezug zur Gemeinde Saarwellingen;
- methodischer Aufbau des integrierten Mobilitätskonzeptes einschließlich SUMP-Orientierung;
- Vorgehen zur Bestandsaufnahme, Datenerhebung, Modal-Split-Annäherung, Mängel- und Konfliktanalyse;
- Vorgehen zur Einbindung von Schulwegemanagement, Schul- und Kita-Mobilität sowie integriertem Fußverkehrs-Check einschließlich Auswahl von Schwerpunktbereichen, Beteiligungsmethodik und Überführung in den Maßnahmenkatalog;
- Vorgehen zur konzeptionellen Planung und fachlichen Vorbereitung eines Reallabors, einer Mobilitätswoche oder vergleichbarer temporärer Erprobungsformate einschließlich Zielgruppen, möglicher Programmpunkte, Evaluationsansatz und Überführung in den Maßnahmenkatalog;
- Vorgehen zur Entwicklung kreativer ÖPNV-Konzepte und ergänzender Mobilitätsformen;
- Vorgehen zur ergebnisoffenen konzeptionellen Betrachtung der Primstalbahn;
- Vorgehen zur Integration des Parkraumkonzeptes 2019 und des Alltagsradkonzeptes 2026;
- Konzept für den digitalen Zwilling einschließlich Datenformate, Nutzbarkeit, Schnittstellen und Pflegeaufwand;
- Beteiligungs- und Kommunikationskonzept für Verwaltung, Politik, Bürgerschaft, Schulen, Vereine, Gewerbe, Verkehrsunternehmen und weitere Akteure;
- Projektorganisation, Zeitplan, Meilensteine, Abstimmungsstruktur und vorgesehene Vor-Ort-Termine;
- Vorgehen zur Erstellung des Maßnahmenkatalogs, zur Priorisierung, zur Förderfähigkeit, zum Monitoring und zur Abschlussdokumentation.
- Darstellung der vorgesehenen Abschlussprodukte einschließlich grafischer Aufbereitung, digitaler Datenübergabe und gedruckter, gebundener und repräsentativ gestalteter Berichtsexemplare;

Die Zuschlagswertung erfolgt ausschließlich anhand der unter Abschnitt 12 genannten Zuschlagskriterien.

4. Leistungspakete

Leistungspaket 1: Projektorganisation und Auftakt

- Durchführung eines verwaltungsinternen Auftaktgesprächs zur Abstimmung von Zielsetzung, Zeitplan, Datenbedarf, Beteiligung und Kommunikationswegen;
- Erstellung eines detaillierten Projekt- und Terminplans mit Meilensteinen;

- Benennung einer verantwortlichen Projektleitung sowie einer Stellvertretung;
- regelmäßige Abstimmung mit der Verwaltung, mindestens monatlich in geeigneter Form;
- Vorbereitung, Durchführung und Nachbereitung der vereinbarten Abstimmungs- und Gremientermine.

Leistungspaket 2: Bestandsaufnahme und Datenbasis

- Zusammenstellung und Auswertung raumstruktureller, demografischer, verkehrlicher, klimabezogener und mobilitätsbezogener Grundlagen;
- Analyse des bestehenden ÖPNV-Angebots, einschließlich Linien, Takte, Erreichbarkeiten, Umstiege, Haltestellen, Barrierefreiheit und Bedienzeiten;
- Analyse ergänzender Mobilitätsangebote und Potenziale, insbesondere On-Demand-Verkehre, Bürgerbus, Rufbus, Sharing, Mitfahrangebote, Mobilitätsstationen und digitale Mobilitätsdienste;
- Analyse von MIV, ruhendem Verkehr, Radverkehr, Fußverkehr, Schulwegen, Kita-Verkehren, Pendlerverflechtungen, Wirtschafts- und Lieferverkehren;
- Berücksichtigung von Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität, Lärm, Klimaschutz und Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen;
- vertiefende Betrachtung der Schul- und Kita-Umfelder, einschließlich Hol- und Bringverkehren, Querungsbedarfen, Haltestellenzugängen, Radabstellanlagen, Sichtbeziehungen und Konfliktpunkten;
- Analyse der Fußverkehrsbedingungen auf ausgewählten Hauptwegebeziehungen, insbesondere Gehwegbreiten, Querungen, Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität, Beleuchtung, Sicherheitsempfinden und Erreichbarkeit zentraler Alltagsziele;
- kartografische Darstellung zentraler Bestandsdaten und Problemlagen.

Leistungspaket 3: Erhebungs- und Analysekonzept

Der Auftragnehmer hat ein angemessenes Erhebungskonzept zu entwickeln, mit der Auftraggeberin abzustimmen und umzusetzen. Im Angebotspreis sind mindestens 20 Erhebungsstellen als Knoten- oder Querschnittszählungen an repräsentativen Werktagen zu berücksichtigen. Die Erhebungen haben, soweit technisch und örtlich möglich, mindestens MIV, Schwerverkehr, Busverkehr, Radverkehr und Fußverkehr zu unterscheiden.

- Darstellung der Methodik zur Ermittlung oder plausiblen Annäherung des Modal Split;
- Auswertung vorhandener kommunaler, landesweiter und öffentlich verfügbarer Daten;
- Analyse von Hauptverkehrsachsen, innergemeindlichen Verbindungen und regionalen Verflechtungen;
- Darstellung von Mängeln, Konflikten, Risiken, Potenzialen und Handlungsschwerpunkten;
- Durchführung und Auswertung von mindestens zwei Vor-Ort-Begehungen im Sinne eines integrierten Fußverkehrs-Checks in abgestimmten Schwerpunktbereichen;
- Dokumentation der Ergebnisse des Fußverkehrs-Checks in Text, Fotodokumentation, Karten und Maßnahmenhinweisen;
- aufbereitete Ergebnisse in Text, Tabellen, Karten und digitaler Datenform.

Leistungspaket 4: Zielsystem, Leitbild und Szenarien

- Entwicklung eines integrierten Ziel- und Leitbildes für eine nachhaltige, vernetzte und zukunftsfähige Mobilität in Saarwellingen;
- Ableitung von Zielen und Teilzielen für kurz-, mittel- und langfristige Zeithorizonte;
- Entwicklung nachvollziehbarer Szenarien zur künftigen Mobilitätsentwicklung;
- Berücksichtigung der Bedürfnisse verschiedener Zielgruppen, insbesondere Kinder, Jugendliche, ältere Menschen, Menschen mit Behinderung, Berufspendler, Auszubildende, Haushalte ohne Pkw und mobilitätseingeschränkte Personen;
- Abstimmung des Zielsystems mit Verwaltung, Politik und Beteiligungsergebnissen.

Leistungspaket 5: Kreative ÖPNV- und ergänzende Mobilitätskonzepte

Dieses Leistungspaket bildet einen Schwerpunkt des Vorhabens. Erwartet werden kreative, zugleich realistische und umsetzungsorientierte Ansätze zur Weiterentwicklung des ÖPNV und ergänzender Mobilitätsformen in Saarwellingen.

- Prüfung von Verbesserungen im bestehenden Busangebot, insbesondere Erreichbarkeit, Takt, Anschlüsse, Bedienzeiten, Schul- und Pendlerverkehre;
- Entwicklung ergänzender Angebote wie On-Demand-Verkehre, Bürgerbus, Rufbus, Mitfahrpunkte, Fahrgemeinschaftsangebote, Sharing-Angebote oder Mobilitätsstationen;
- Entwicklung von Verknüpfungspunkten zwischen ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr, Parken, Ladeinfrastruktur und ergänzenden Mobilitätsformen;
- Bewertung der Ansätze nach Nutzen, Zielgruppenwirkung, Umsetzbarkeit, Kostenrahmen, Förderfähigkeit, organisatorischem Aufwand und Betriebsperspektive;
- Darstellung kurzfristiger Pilotmaßnahmen und mittel- bis langfristiger Strukturmaßnahmen.

Leistungspaket 6: Digitaler Zwilling, GIS und Datenübergabe

- Aufbau einer fortschreibbaren digitalen Arbeitsgrundlage für Bestandsanalyse, Maßnahmenverortung und Maßnahmensteuerung;
- Erstellung georeferenzierter Karten und Datenebenen für relevante Verkehrsarten, Verknüpfungspunkte, Mängel, Potenziale und Maßnahmen;
- Verknüpfung der digitalen Karten mit Maßnahmensteckbriefen und Prioritäten;
- Beschreibung der eingesetzten Software, Datenformate, Schnittstellen, Nutzungsrechte, Lizenzfragen, Pflegeanforderungen und Fortschreibungsmöglichkeiten;
- Übergabe aller digitalen Daten in bearbeitbarer Form.

Leistungspaket 7: Integration Parkraumkonzept und Alltagsradkonzept

- Auswertung des Parkraumkonzeptes Ortskern Saarwellingen 2019 und Bewertung des Umsetzungsstandes sowie der aktuellen Relevanz;
- Einbindung geeigneter Maßnahmen und Empfehlungen in die Gesamtstrategie, insbesondere im Ortskern, bei Aufenthaltsqualität, Lieferverkehr, Kurzzeitparken, Parkraummanagement und Barrierefreiheit;
- Auswertung des Alltagsradkonzeptes 2026 und Integration von Netz, Prioritäten, Maßnahmen, Sicherheitsanforderungen und Verknüpfungspunkten;
- Abgleich von Parkraum- und Radverkehrsmaßnahmen mit ÖPNV, Fußverkehr, Schulmobilität, Mobilitätsstationen und Klimaschutz;
- Darstellung von Synergien, Konflikten und Anpassungsbedarfen.

Leistungspaket 8: Primstalbahn - ergebnisoffene konzeptionelle Betrachtung

- Auswertung vorhandener Grundlagen zur möglichen Reaktivierung der Primstalbahn auf konzeptioneller Ebene;
- Entwicklung von Szenarien ohne bauliche Vorfestlegung;
- Betrachtung möglicher Auswirkungen auf ÖPNV, Pendlerverkehre, Mobilitätsstationen, Verknüpfungspunkte, Rad- und Fußverkehr sowie ergänzende Mobilitätsformen;
- Darstellung von Chancen, Risiken, Abhängigkeiten und offenen Klärungsbedarfen;
- klare Abgrenzung zu nicht beauftragten technischen Planungsleistungen.

Leistungspaket 9: Schulwegemanagement, Schul- und Kita-Mobilität und integrierter Fußverkehrs-Check

Das Schulwegemanagement und der Fußverkehrs-Check sind als verbindliche, integrierte Fachbausteine zu bearbeiten. Sie dienen der Stärkung sicherer, selbstständiger, barrierearmer und nachhaltiger Nahmobilität und sind eng mit ÖPNV, Radverkehr, ruhendem Verkehr, Beteiligung und Maßnahmenpriorisierung zu verknüpfen.

- Analyse der Mobilitätsbedingungen im Umfeld der Schulstandorte sowie ausgewählter Kindertageseinrichtungen;
- Erfassung zentraler Schulwege- und Fußwegekorridentore sowie wichtiger Wege zu Haltestellen, Ortskernen, Sport-, Freizeit-, Versorgungs- und Verwaltungseinrichtungen;
- Betrachtung von Hol- und Bringverkehren, Elternhaltezonen, Kurzzeitparken, Querungsstellen, Gehwegqualität, Barrierefreiheit, Sichtbeziehungen, Radabstellanlagen, Beleuchtung, Sicherheitsempfinden und Aufenthaltsqualität;
- Durchführung von mindestens zwei Vor-Ort-Begehungen im Sinne eines integrierten Fußverkehrs-Checks; die Auswahl der Schwerpunktbereiche erfolgt in Abstimmung mit der Auftraggeberin anhand fachlicher Relevanz, Beteiligungsergebnissen und Umsetzungsbedarf;
- Einbindung von Schulen, Kindertageseinrichtungen, Elternvertretungen, Kindern und Jugendlichen, Polizei, Ordnungsamt, Fachverwaltung sowie bei Bedarf Senioren- und Behindertenvertretungen;
- kartografische Darstellung von Mängeln, Konflikten, Potenzialen und Handlungsschwerpunkten;
- Entwicklung konkreter Maßnahmenvorschläge für sichere Schul- und Kita-Wege, Verkehrsberuhigung im Schul- und Kita-Umfeld, sichere Querungen, Barrierefreiheit, Fußwegequalität, Haltestellenzugänge und Reduzierung problematischer Elterntaxi-Verkehre;
- Integration der Ergebnisse in Maßnahmenkatalog, Umsetzungsfahrplan, Monitoring und digitalen Zwilling.

Leistungspaket 10: Reallabor, Mobilitätswoche und temporäre Erprobungsformate

Der Auftragnehmer hat die konzeptionelle Planung und fachliche Vorbereitung eines Reallabors, einer Mobilitätswoche oder eines vergleichbaren temporären Erprobungsformats als integrierten Bestandteil des Mobilitätskonzeptes zu bearbeiten. Die Leistung dient der Vorbereitung späterer, politisch gesondert zu entscheidender Umsetzungs- und Erprobungsmaßnahmen.

- Prüfung geeigneter Themen, Maßnahmen und Räume für temporäre Erprobungen, insbesondere im Bereich ÖPNV, ergänzende Mobilitätsformen, Mobilitätsstationen, Schul-/Kita-Mobilität, Fußverkehr, Radverkehr, Verkehrsberuhigung, Parkraummanagement und Ortskernmobilität;
- Entwicklung mindestens eines umsetzungsfähigen Formatvorschlags für ein Reallabor, eine Mobilitätswoche oder ein vergleichbares Erprobungsformat;
- Darstellung möglicher Zielgruppen, Akteure, Kooperationspartner, Programmpunkte, Kommunikationsmaßnahmen und Beteiligungsformate;
- Darstellung organisatorischer Anforderungen, Genehmigungserfordernisse, Zuständigkeiten, grober Kostenansätze, Förderbezüge und Risiken;
- Vorschlag geeigneter Evaluationskriterien und Auswertungsmethoden zur Bewertung von Akzeptanz, Wirkung, Umsetzbarkeit und Übertragbarkeit;
- Integration geeigneter Erprobungsformate in Maßnahmenkatalog, Umsetzungsfahrplan, Öffentlichkeitsarbeit und digitalen Zwilling.

Leistungspaket 11: Beteiligung, Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

Der Beteiligungsprozess ist strukturiert, bürgernah, verständlich und auswertbar aufzubauen. Er soll analoge und digitale Formate kombinieren und unterschiedliche Zielgruppen erreichen.

- mindestens ein Auftakttermin mit Verwaltung und relevanten Fachstellen;
- mindestens zwei öffentliche Beteiligungsformate, zum Beispiel Auftakt- und Ergebnisveranstaltung;
- mindestens drei thematische Workshops oder Fachdialoge, insbesondere zu ÖPNV/ergänzender Mobilität, Rad-/Fußverkehr/Schulmobilität sowie Ortskern/Gewerbe/ruhender Verkehr;
- digitale Beteiligung, zum Beispiel Online-Befragung oder digitale Kartenbeteiligung mit geeigneter Auswertung;
- zielgruppengerechte Beteiligung zu Schulwegen, Kita-Wegen und Fußverkehr, beispielsweise durch Schul-/Elternbefragungen, Kartenhinweise, Akteursgespräche oder Begehungen;
- Einbindung von Reallabor-Ansätzen, Mobilitätswoche, Aktionstagen oder vergleichbaren Erprobungsformaten als Instrumente der Öffentlichkeitsarbeit, Akzeptanzbildung und Maßnahmenbewertung;
- Einbindung politischer Gremien durch mindestens zwei Präsentationen oder Beratungstermine;
- Einbindung von Schulen, Kindertageseinrichtungen, Elternvertretungen, Kindern und Jugendlichen, Vereinen, Gewerbe, Einzelhandel, Verkehrsunternehmen, Senioren-/Behindertenvertretungen, Feuerwehr/Rettungswesen, Polizei, Nachbarkommunen und weiteren relevanten Akteuren;
- Vorformulierung von Presse- und Internettextran nach Abstimmung mit der Auftraggeberin;
- Dokumentation und Auswertung aller Beteiligungsergebnisse.

Leistungspaket 12: Maßnahmenkatalog, Priorisierung und Umsetzung

Auf Grundlage der Analyse, Beteiligung, Szenarien und Zielsetzungen ist ein integrierter Maßnahmenkatalog zu erstellen. Jede Maßnahme ist in Form eines nachvollziehbaren Maßnahmensteckbriefs aufzubereiten.

Mindestinhalt je Maßnahme	Beschreibung
Titel und Ziel	kurze, eindeutige Bezeichnung und fachliche Zielsetzung
Räumlicher Bezug	Ortsteil, Korridor, Standort, Netzabschnitt oder gemeindeweiter Bezug
Beschreibung	nachvollziehbare Darstellung der Maßnahme und ihrer Wirklogik
Priorität und Zeithorizont	kurzfristig, mittelfristig, langfristig; Priorität hoch/mittel/niedrig
Kostenrahmen	grobe Kostenschätzung oder Kostenklasse einschließlich Annahmen
Zuständigkeit	Gemeinde, Landkreis, Verkehrsunternehmen, Land, Dritte oder gemeinsame Zuständigkeit
Förderfähigkeit	Hinweise auf mögliche Förderkulissen und förderrelevante Voraussetzungen
Wirkung	erwartete Wirkung auf Erreichbarkeit, Klima, Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität, ÖPNV, Rad-/Fußverkehr und soziale Teilhabe
Abhängigkeiten	Voraussetzungen, Risiken, Schnittstellen und notwendige Beschlüsse

- Priorisierung aller Maßnahmen nach fachlicher Wirkung, Umsetzbarkeit, Kosten, Förderfähigkeit und zeitlicher Realisierbarkeit;
- Entwicklung eines Umsetzungsfahrplans mit Meilensteinen;
- Darstellung von kurzfristig realisierbaren Startmaßnahmen;
- Empfehlungen für organisatorische Zuständigkeiten und Verstetigung in der Verwaltung;
- Vorschläge für Monitoring, Evaluation und Fortschreibung.

Leistungspaket 13: Abschlussbericht und Dokumentation

- Abschlussbericht als bearbeitbare DOCX-Datei und als barrierearm aufbereitete PDF-Datei;
- Kurzfassung für Politik und Öffentlichkeit;
- Präsentation für politische Gremien als PPTX und PDF;
- vollständiger Maßnahmenkatalog als DOCX/PDF und XLSX;

- Beteiligungsdocumentation einschließlich Auswertung;
- digitale Karten und GIS-Daten in bearbeitbaren Formaten;
- digitaler Zwilling bzw. digitale Arbeitsgrundlage mit Nutzungs- und Fortschreibungshinweisen;
- vier gedruckte, gebundene und repräsentativ gestaltete Farbausfertigungen des Abschlussberichts in hochwertiger Ausführung, geeignet für Verwaltung, politische Gremien, Fördermittelgeber, Öffentlichkeitsarbeit und Präsentationszwecke;

Der Abschlussbericht soll nicht lediglich eine technische Ergebniszusammenstellung darstellen, sondern als verständliches, grafisch ansprechendes und öffentlichkeitswirksames Mobilitätskonzept der Gemeinde Saarwellingen verwendbar sein. Art der Bindung, Papierqualität, Format und grafische Gestaltung der Druckfassungen sind im Angebot kurz darzustellen und im Gesamtpreis zu berücksichtigen.

- Dokumentationsbausteine für Sachbericht, Verwendungsnachweis und spätere Förderanträge.

5. Mitwirkungspflichten der Auftraggeberin

Die Gemeinde Saarwellingen stellt dem Auftragnehmer vorhandene, für die Bearbeitung relevante Unterlagen und Daten im rechtlich zulässigen Umfang zur Verfügung. Hierzu gehören insbesondere vorhandene Fachkonzepte, politische Beschlüsse, verfügbare Karten- und Geodaten, Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner sowie Informationen zu laufenden Planungen.

- Benennung einer zentralen Projektkoordination auf Seiten der Gemeinde;
- Koordination verwaltungsinterner Abstimmungen und politischer Gremientermine;
- Bereitstellung vorhandener Konzepte, Daten und Karten im verfügbaren Format;
- Unterstützung bei der Ansprache lokaler Akteure;
- Abstimmung von Presse- und Internettextrn;
- Prüfung und Freigabe von Zwischenergebnissen innerhalb angemessener Fristen.

5. Bewerbungsbedingungen

Zum Nachweis der Eignung müssen mind. 2 Referenzen eingereicht werden, die die folgenden Mindestvoraussetzungen erfüllen:

Eignungsnachweise	A = Ausschlusskriterium	Bemerkungen
Grundlagen der Vergleichbarkeit für Referenzen		
Planungsziel	A	Erstellung eines integrierten Mobilitätskonzeptes oder eines kommunalen Verkehrs-, Radverkehrs-, ÖPNV- oder integrierten Entwicklungskonzeptes aus den letzten fünf Jahren
Größe	A	Durchführung für eine Kommune mit mind. 10.000 Einwohnern
Bearbeitungszeitraum	A	Der Zeitraum der Leistungserbringung muss in den letzten 5 Jahren liegen (Stichtag für den Abschluss des Projektes ist der Tag der Veröffentlichung dieser Bekanntmachung- 22.07.2026)

Werden geforderte Mindestvoraussetzungen durch den Bewerber nicht erfüllt, führt dies zwingend zum Ausschluss des Teilnahmeantrags vom weiteren Verfahren.

Referenzen dienen ausschließlich der Eignungsprüfung im Teilnahmewettbewerb. Sie werden nicht bewertet und sind kein Zuschlagskriterium in der Angebotswertung.“

Der Zuschlag wird auf das wirtschaftlichste Angebot erteilt. Die Bewertung erfolgt anhand der nachfolgenden Zuschlagskriterien.

Zuschlagskriterium	Gewichtung
A. Fachliche Qualität des Konzeptpapiers und Methodik einschließlich Schulwegemanagement/Fußverkehrs-Check sowie Reallabor-/Mobilitätswochen-Ansatz	55 %.
B. Beteiligungs- und Kommunikationskonzept	15 %
C. Projektorganisation, Zeitplan und Durchführbarkeit	10 %
D. Preis / Honorar	20 %
Summe	100 %

Das wirtschaftlichste Angebot wird durch Addition der erreichten Punktzahl aus den Kriterien Qualität (A-C) und Preis (D) ermittelt. Insgesamt können maximal 500 Punkte erreicht werden.

6.1 Bewertungsmatrix mit Unterkriterien

Die qualitativen Unterkriterien werden jeweils mit 0 bis 5 Punkten bewertet. Die erreichte Punktzahl wird mit der jeweiligen Gewichtung multipliziert. Es gilt folgender Bewertungsmaßstab:

Punkte	Bewertungsmaßstab
0	nicht dargestellt, nicht nachvollziehbar oder nicht bewertbar
1	sehr schwach; wesentliche Anforderungen fehlen oder bleiben unklar
2	lückenhaft; teilweise nachvollziehbar, aber mit deutlichen Schwächen
3	ausreichend; plausibel und grundsätzlich geeignet, aber wenig vertieft oder wenig ortsspezifisch
4	gut; konkret, nachvollziehbar, ortszugeordnet und umsetzungsorientiert
5	sehr gut; sehr konkret, fachlich überzeugend, ortsspezifisch, förderfähig, wirtschaftlich und mit erkennbarem Mehrwert für Saarwellingen

Die fachlichen Unterkriterien lauten:

Kriterium / Unterkriterium	Gewichtung/ Maximalpunktzahl (P*Gewichtung)	Bewertungsinhalt
A1 Projektverständnis und Ortsbezug	6 % - max. 30 Punkte	Verständnis der Ausgangslage Saarwellingen, ländlich geprägter Mobilitätsbedarfe, Ortsteilbezüge, Pendler-, Schul-, Kita- und Alltagsmobilität sowie Förderziel der Maßnahme.
A2 Methodischer Aufbau und SUMP-Orientierung	8 % - max. 40 Punkte	Schlüssigkeit des integrierten Vorgehens, Zielsystem, Szenarien, Beteiligungsintegration, Monitoring und nachvollziehbare Ableitung von Maßnahmen.
A3 Bestandsaufnahme, Daten- und Erhebungskonzept	7 % - max. 35 Punkte	Plausibilität der Datengrundlagen, Zählungen, Modal-Split-Annäherung, Mängel-/Konfliktanalyse, Karten- und Datenaufbereitung einschließlich Fußverkehrs- und Schulwegerelevanz.
A4 Kreative ÖPNV- und ergänzende Mobilitätsformen	9 % - max. 45 Punkte	Qualität und Realitätsnähe der Ansätze zu ÖPNV, On-Demand, Bürgerbus/Rufbus, Sharing, Mitfahrangeboten, Mobilitätsstationen und Verknüpfung der Verkehrsträger.

Kriterium / Unterkriterium	Gewichtung/ Maximalpunktzahl (P*Gewichtung)	Bewertungsinhalt
A5 Schulwegemanagement und integrierter Fußverkehrs-Check	7 % - max. 35 Punkte	Methodische Qualität der Analyse von Schul-/Kita-Mobilität, Hol- und Bringverkehr, Fußwegebeziehungen, Barrierefreiheit, Querungen, Haltestellenzugängen sowie der vorgesehenen Vor-Ort-Begehungen und Maßnahmenableitung.
A6 Reallabor, Mobilitätswoche und temporäre Erprobungsformate	6 % - max. 30 Punkte	Qualität, Umsetzbarkeit und Öffentlichkeitswirkung des vorgeschlagenen Reallabor- oder Mobilitätswochen-Ansatzes einschließlich Zielgruppen, Akteuren, Programmansatz, Genehmigungs-/Organisationsbedarf, Kostenrahmen und Evaluation.
A7 Digitaler Zwilling, GIS und Datenübergabe	6 % - max. 30 Punkte	Mehrwert, Nutzbarkeit, Fortschreibbarkeit, offene Datenformate, Schnittstellen, Rechte, Pflegeaufwand und Verständlichkeit der digitalen Arbeitsgrundlage einschließlich Abbildung von Fußverkehrs-, Schulweg-, Reallabor- und Maßnahmeninformationen.
A8 Primstalbahn und Integration vorhandener Konzepte	6 % - max. 30 Punkte	Ergebnisoffene Szenarien zur Primstalbahn sowie fachlich belastbare Integration von Parkraumkonzept 2019 und Alltagsradkonzept 2026.
B1 Zielgruppen und Beteiligungsarchitektur	6 % - max. 30 Punkte	Einbindung von Bürgerschaft, Politik, Verwaltung, Schulen, Kitas, Elternvertretungen, Kindern/Jugendlichen, Vereinen, Gewerbe, Verkehrsunternehmen, Nachbarkommunen und weiteren Akteuren.
B2 Qualität analoger und digitaler Beteiligungsformate	5 % - max. 25 Punkte	Geeignetheit, Niedrigschwelligkeit, Auswertbarkeit und Kombination von Veranstaltungen, Workshops, Online- oder Kartenbeteiligung, Begehungen/Fußverkehrs-Checks sowie Mobilitätswoche/Aktionstagen.
B3 Kommunikation, Dokumentation und Datenschutz	4 % - max. 20 Punkte	Presse-/Internetbausteine, verständliche Kommunikation, DSGVO-konforme Durchführung und klare Dokumentation.
C1 Projektorganisation und Rollen	4 % - max. 20 Punkte	Klarheit von Projektleitung, Stellvertretung, Arbeitsteilung, Erreichbarkeit und Abstimmungswegen.
C2 Zeitplan und Meilensteine	4 % - max. 20 Punkte	Plausibilität des Ablaufs, Einbindung von Beteiligung, Fußverkehrs-Checks, Reallabor-/Mobilitätswochen-Konzeption und Gremien, Terminsicherheit und realistische Bearbeitungsdauer.
C3 Durchführbarkeit und Ressourcenplanung	2 % - max. 10 Punkte	Nachvollziehbare Ressourceneinsatzplanung, Vor-Ort-Termine, Qualitätssicherung und Umgang mit Risiken.

Für die qualitativen Zuschlagskriterien können maximal 400 Punkte erreicht werden.

6.2 Preiswertung

Der Preis wird mit 20 % gewichtet. Gewertet wird der im Preisblatt gemäß Abschnitt 19 ausgewiesene Netto-Gesamtpreis für sämtliche geforderten Leistungen. Die Preisbewertung erfolgt nach folgender Formel:

$$\text{Preispunkte} = 5 \times (\text{niedrigster wertbarer Angebotspreis} / \text{Angebotspreis des jeweiligen Bieters})$$

Der niedrigste wertbare Angebotspreis erhält 5 Punkte. Die übrigen Angebote erhalten entsprechend der Formel anteilige Punkte. Die so ermittelten Preispunkte werden mit der Gewichtung von 20 % multipliziert. Ungewöhnlich niedrige Angebote können nach Maßgabe der vergaberechtlichen Vorgaben aufgeklärt werden.

Für das Zuschlagskriterium Preis können maximal 100 Punkte erreicht werden.

7. Förderrechtliche Dokumentation und Verwendungsnachweisfähigkeit

Das Mobilitätskonzept ist so zu erstellen und zu dokumentieren, dass die Ergebnisse für Sachberichte, Verwendungsnachweise, Fördermittelprüfungen, politische Beschlussfassungen, spätere Förderanträge und konkrete Umsetzungsmaßnahmen verwendet werden können. Der Auftragnehmer hat seine Arbeitsschritte, Beteiligungsergebnisse, Datengrundlagen, Bewertungsentscheidungen und Maßnahmenpriorisierungen nachvollziehbar zu dokumentieren.

- klare Zuordnung der Ergebnisse zu den Förderzielen;
- prüffähige Dokumentation der Arbeitsschritte und Abstimmungen;
- nachvollziehbare Herleitung von Maßnahmen, Prioritäten, Kostenrahmen und Förderhinweisen;
- Übergabe bearbeitbarer Unterlagen und Daten;
- Beachtung der einschlägigen Nebenbestimmungen aus dem Zuwendungsbescheid sowie der Vorgaben der Auftraggeberin.

8. Nutzungsrechte, Datenschutz und Datenformate

Sämtliche im Rahmen des Auftrags erstellten Ergebnisse, Texte, Karten, Tabellen, Präsentationen, Daten, Maßnahmensteckbriefe und digitalen Modelle sind der Gemeinde Saarwellingen zur dauerhaften, uneingeschränkten kommunalen Nutzung, Veröffentlichung, Fortschreibung und Weitergabe im Zusammenhang mit dem Projekt zu überlassen. Rechte Dritter, Lizenzen und Folgekosten sind im Angebot transparent darzustellen.

- Beachtung der Datenschutz-Grundverordnung bei Befragungen und Beteiligungsformaten;
- anonymisierte Auswertung personenbezogener Angaben;
- Übergabe offener und bearbeitbarer Datenformate;
- Dokumentation der Datenquellen und Erhebungsmethoden;

- keine dauerhafte Bindung der Gemeinde an proprietäre Systeme ohne vorherige ausdrückliche Zustimmung.

9. Schlussbestimmung

Das vorliegende Leistungsbild beschreibt den verbindlichen Leistungsumfang für die Erstellung des integrierten Mobilitätskonzeptes. Ziel ist ein fachlich belastbares, förderfähiges, bürgernahes und umsetzungsorientiertes Konzept für eine nachhaltige, vernetzte und zukunftsfähige Mobilität in der Gemeinde Saarwellingen einschließlich ÖPNV, ergänzender Mobilitätsformen, digitalem Zwilling, Schulwegemanagement, integriertem Fußverkehrs-Check, konzeptioneller Planung eines Reallabors bzw. einer Mobilitätswoche sowie gedruckten, gebundenen und repräsentativ gestalteten Berichtsexemplaren