



Erstellung von Radverkehrskonzepten

Leitfaden vom ADFC Brandenburg

Stand: Juni 2021 - Version 1.0

ADFC Brandenburg

ADFC- Leitfaden für die Erstellung von Ausschreibungstexten für kommunale Radverkehrskonzepte im Land Brandenburg

(Version 1.0 / Juni 2021)

Eine Publikation vom ADFC Brandenburg

1. Einleitung.....	2
2. Dieser Leitfaden und Radverkehrskonzepte.....	3
1) Radverkehrskonzepte und Radverkehrsförderung.....	3
2) Dieser Leitfaden: Ausschreibungstext als Meilenstein	3
3) Dieser Leitfaden: Inhalte.....	4
4) Anmerkungen zum Verfahren für die Ausschreibung.....	4
3. Wesentliche Elemente für die Ausschreibung eines kommunalen Radverkehrskonzeptes.....	5
1) Zielklärung: Definition des Anspruchs des Radverkehrskonzeptes	5
2) Abgestimmte Radverkehrskonzepte auf den Ebenen Bund/Land, Landkreis/kreisfreie Städte und Gemeinden	5
3) Zahlen, Daten, Fakten	6
4) Vorgehen bei der Erstellung eines Radverkehrskonzeptes, incl. Bürgerbeteiligung	6
5) Beteiligung von (Schul-)Kindern und Jugendlichen	7
6) Berücksichtigung der steigenden Modellvielfalt bei Fahrrädern	7
7) Berücksichtigung des Potenzials im Fußverkehr	8
8) Zukunftsfähigkeit des Radverkehrskonzeptes.....	8
9) Maßnahmenplan für die nächstmögliche Umsetzung in der Verwaltung	8
10) Erfolgskontrolle für umgesetzte Maßnahmen	9
11) Organisatorische Verstetigung der Entwicklung des Radverkehrsnetzes.....	9
12) Referenzen in vergleichbarem Kontext mit aktiver Bürgerbeteiligung	9

Abkürzungen:

StVO: Straßenverkehrsordnung

VwV-StVO: Allgemeine Verwaltungsvorschrift zu Straßenverkehrsordnung

ERA: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen

RAST 06: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen

EFA: Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen

PbefG: Personenbeförderungsgesetz

VGv: Vergabeverordnung

S/ÖPNV: Schienen/Öffentlicher Personennahverkehr

RADar: Bürgerbeteiligungs- und Planungsinstrument des Klima-Bündnisses

BbgKVerf: Brandenburgische Kommunalverfassung

1. Einleitung

Viele Städte und Gemeinden stoßen an ihre Grenzen, wenn es um den öffentlichen Straßenraum geht. Der meist geringe Platz in den Kommunen ist für weiter anwachsenden MIV nicht mehr geeignet. Gleichzeitig werden die Forderungen nach einer klimafreundlichen Umgestaltung der Städte und nach einer Verbesserung der Lebensbedingungen der Bürger:innen immer lauter. Ebenso ist die Verbesserung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer:innen eine wichtige Forderung.

Ein Umdenken bei der Gestaltung des Verkehrsaufkommens ist erforderlich. Um möglichst intelligente Lösungen für eine lebenswerte Umgestaltung des Straßenraums umzusetzen, bedarf es kluger Konzepte. Das Fahrrad ist dabei ein zentraler Baustein zur Verkehrswende vor Ort. Fahrradfreundliche Städte sind attraktiv und lebenswert. Für eine optimale Lösung ist die professionelle Erarbeitung eines Radverkehrskonzeptes zielführend.

Mit diesem Leitfaden möchte der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) Brandenburg allen Mitarbeiter:innen in Brandenburger Kommunen, die ein Radverkehrskonzept ausschreiben werden, unterstützen. Der Leitfaden liefert Empfehlungen und Anregungen für Inhalte, die in Ausschreibungstexten einfließen sollten, und berücksichtigt dabei einschlägige Regelwerke und gesetzliche Vorgaben.

Dabei liegt der Fokus auf der Formulierung des Ausschreibungstextes, weil hier bereits wichtige Weichen für die Qualität des Radverkehrskonzeptes gestellt werden.

Dieser Leitfaden ist kein allumfassendes vollständiges Werk, das alle Überlegungen umfasst, die zur Erstellung eines perfekten Ausschreibungstextes oder einer vollständigen Leistungsbeschreibung erforderlich sind. Der hier vorliegende Leitfaden ist der erste Entwurf und kann/soll immer wieder überarbeitet und verbessert werden.

Wir freuen uns über Rückmeldungen, am liebsten per E-Mail an radverkehr@brandenburg.adfc.de

Nun wünschen wir viel Freude beim Lesen und Anwenden dieses Leitfadens.

Für den Landesvorstand

Ronald Benke und Christian Wessel
ADFC Brandenburg
im Juni 2021

www.brandenburg.adfc.de

2. Dieser Leitfaden und Radverkehrskonzepte

1) Radverkehrskonzepte und Radverkehrsförderung

Das Land Brandenburg möchte den Radverkehr in den Brandenburger Kommunen stärken und weiterentwickeln. Hierfür sollen Radverkehrsmaßnahmen gefördert und den Kommunen finanzielle Mittel bereitgestellt werden. Eine Voraussetzung der Förderung ist das Vorhandensein eines Radverkehrskonzeptes, in dem die geförderten Maßnahmen aufgeführt sind.

Mit einem von der Kommunalvertretung beschlossenen Radverkehrskonzept können die Aktivitäten im Radverkehr gebündelt, abgestimmt, strategisch ausgerichtet und systematisch realisiert werden.

Es enthält Ziele, Maßnahmen, Prioritätensetzungen und Verantwortlichkeiten und legt mittel- bis langfristig den angestrebten Zustand der Bausteine der Radverkehrsförderung (Infrastruktur, Beschilderung, Service, Öffentlichkeitsarbeit) in der Kommune fest. Derart dient es als Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung, insbesondere auch für die Bereitstellung von Haushaltsmitteln.

Die Erstellung eines Radverkehrskonzeptes kann entweder eigenständig von der Verwaltung oder von einem beauftragten Planungsbüro vorgenommen werden.

In beiden Fällen sollte im Vorfeld der Inhalt des Konzeptes festgelegt werden. Für eine Ausschreibung der Leistung ist es unerlässlich einen **Ausschreibungstext** (bzw. ein Leistungsverzeichnis) zu formulieren.

2) Dieser Leitfaden: Ausschreibungstext als Meilenstein

Ein vollständiger, qualitativ hochwertiger, zur lokalen Situation passender Ausschreibungstext ist in mehrfacher Hinsicht ein wichtiger Meilenstein hin zu einem „guten“ Radverkehrskonzept:

- Es werden die einschlägigen **Regelwerke und Standards** nach dem Stand des Wissens und der Technik berücksichtigt.
- Kompetente und erfahrene Auftragnehmer erkennen einen **verlässlichen Rahmen für den Erstellungsprozess** und was man von ihnen erwartet.
- Dies steigert für die Kommune die Wahrscheinlichkeit, eine gute Auswahl an attraktiven Angeboten zu erhalten.
- Sowohl für den Auftraggeber als auch für den Auftragnehmer sind klare Regeln und Inhalte erkennbar. Somit sinkt die Wahrscheinlichkeit unangenehmer Überraschungen und Entscheidungen während des Erstellungsprozesses, da es z.B. keine Missverständnisse bezüglich der zu liefernden Inhalte gibt.
- Auftragnehmer können den Umfang der Arbeiten gut abschätzen und eine verlässliche Kostenschätzung abgeben, die im kommunalen Haushalt und Fördermittelantrag für die Erstellung des Radverkehrskonzeptes einfließt.
- Da im Erstellungsprozess die **richtigen Aktivitäten** in einem **geeigneten Rahmen** unter Beteiligung **geeigneter Akteure** durchgeführt werden, entsteht ein gutes

Ergebnis: Ein Radverkehrskonzept, das geeignete Maßnahmen priorisiert auflistet und beschreibt, Verantwortlichkeiten, zu erwartenden Kosten und geeignete Förderprogramme benennt und somit **eine gute Grundlage für einen zügige Umsetzung der Maßnahmen** bildet.

3) Dieser Leitfaden: Inhalte

Der Leitfaden liefert Empfehlungen und Anregungen für Inhalte, die in Ausschreibungstexten bzw. Leistungsverzeichnissen für Radverkehrskonzepte einfließen sollten. **Dabei ist zu berücksichtigen, dass keine Kommune der anderen gleicht.** Sowohl hinsichtlich Einwohnerzahl, Fläche, Lage im Raum, Topographie, Geographie und verschiedenen anderen, spezifischen Eigenheiten unterscheiden sich die Kommunen im Bundesland Brandenburg. Trotz der Unterschiedlichkeiten stellen die hier enthaltenen Empfehlungen und Anregungen ein erstes belastbares Gerüst dar.

Es ist beabsichtigt, diesen Leitfaden schrittweise und modular weiterzuentwickeln. Er soll insbesondere um Mustertexte erweitert werden. Rückmeldungen, Erfahrungen, Anregungen und Beispiele sind willkommen.

Kontakt: radverkehr@brandenburg.adfc.de

Der vorliegende Leitfaden konzentriert sich auf die Erstellung eines Radverkehrskonzeptes und beinhaltet Vorgaben der StVO, der VwV-StVO, den ERA und der RAST 06 für diesen Verkehrsträger. Weitere Verkehrsträger wie der Fußverkehr und der ÖV und deren Wechselwirkungen mit dem Radverkehr finden u. a. Berücksichtigung in den entsprechenden Regelwerken wie den EFA und dem PbefG.

Wird ein integriertes Verkehrs- oder Mobilitätskonzept (mit dem Schwerpunkt Radverkehr) erstellt, decken die im Radverkehrskonzept aufgeführten Inhalte die Anforderungen im Bereich Radverkehr ab und können entsprechend einfließen.

4) Anmerkungen zum Verfahren für die Ausschreibung

Bei Ausschreibung und Vergabe eines Radverkehrskonzeptes wurden gute Erfahrungen mit einem **Vorgehen in 2 Stufen** gemacht – Teilnahmewettbewerb + Verhandlungsverfahren. In vielen Verwaltungen gibt es nur wenig Erfahrung mit Radverkehrskonzepten. Und jede Gemeinde hat spezifische Rahmenbedingungen, die zu berücksichtigen sind. Ein zweistufiges Verfahren ermöglicht ein Vorgehen, bei dem im ersten Schritt der Ausschreibung noch nicht alle Aspekte detailliert enthalten sind: Im Teilnahmewettbewerb werden geeignet erscheinende Anbieter aufgrund von vorzulegenden Unterlagen und Eignungskriterien ausgewählt, die dann zur Angebotsabgabe aufgefordert werden. Im Verhandlungsverfahren kann der Angebotsinhalt verhandelt werden, mit dem Ziel, Angebote inhaltlich zu verbessern. Abschließend findet die finale Auswahl des geeigneten Anbieters statt.

In der Verordnung über die Vergabe öffentlicher Aufträge (VGV) ist in §14 Abs. 3 und §17 das Vorgehen geregelt. In §17 Abs. 11 VGV wird dargelegt, wie eine Vergabe ohne Verhandlung durchgeführt werden kann. Damit kann der Fall abgedeckt werden, dass ein Erstangebot bereits so herausragt, dass eine Vergabe ohne Verhandlung durchgeführt werden soll.

3. Wesentliche Elemente für die Ausschreibung eines kommunalen Radverkehrskonzeptes

1) Zielklärung: Definition des Anspruchs des Radverkehrskonzeptes

Vor der Ausschreibung ist die übergeordnete Zielsetzung des Radverkehrskonzeptes zu klären. Ein Radverkehrskonzept muss heute ambitionierte Ziele setzen. Klimaschutz und Verkehrswende geben die Richtung vor – weniger motorisierter Individualverkehr, mehr Radverkehr in Kombination mit S/ÖPNV. Der Nationale Radverkehrsplan 3.0 setzt auf Bundesebene Maßstäbe. Das Radverkehrskonzept auf Kreis- bzw. Gemeindeebene definiert die lokale Umsetzung. Das bedeutet bei der Zielsetzung konkret formuliert: Welche messbaren Ergebnisse sollen erreicht werden, wenn die im Radverkehrskonzept aufgeführten Maßnahmen umgesetzt sind?

Dazu sollten gehören:

- Klimaschutz/Verkehrswende: Veränderung des „Modal Split“: Wie viel mehr Menschen sollen das Fahrrad nutzen? Das Fahrrad leistet einen wichtigen Beitrag zur Senkung der CO₂-Emissionen im Verkehrssektor.
- Reduktion der Verkehrslast in den Kommunen: Jeder Pendler, der vom Pkw auf das Rad umsteigt, reduziert die Pkw-Dichte im Straßenverkehr und die Gefahr von Unfällen. Das gilt sowohl in Ballungsgebieten als auch im ländlichen Raum – z. B. für den Weg zur Bahn- oder Bushaltestelle.
- Verbesserung des Erscheinungsbildes unserer Kommunen: Sowohl in Bewegung als auch ruhend: Fahrräder beanspruchen einen Bruchteil des Platzes, den ein Pkw braucht.
- Erhöhung der objektiven und subjektiven verkehrlichen Sicherheit für alle Radfahrenden des Alltags-, touristischen und Freizeitradverkehrs: Hierfür sind praxistaugliche Lösungen gefordert, welche die unterschiedlichen Anforderungen der Zielgruppen berücksichtigen. Die Vision Zero, also das Ziel, zukünftig keine Verkehrstoten und Schwerverletzten im Verkehr zu verzeichnen, muss oberste Planungsvorgabe sein.

Erläuterung: Es geht also nicht nur um einen Beitrag zu Klimaschutz und zur Verkehrswende, sondern auch um unser Lebensumfeld, unser Wohlbefinden und die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer:innen.

2) Abgestimmte Radverkehrskonzepte auf den Ebenen Bund/Land, Landkreis/kreisfreie Städte und Gemeinden

Bei der Entwicklung eines Radverkehrskonzeptes sind das Zusammenspiel und die Zuständigkeiten auf den verschiedenen Verwaltungsebenen wichtig. Während Radverkehrskonzepte auf Landkreisebene die durchgängige Vernetzung zwischen größeren Orten und Zentren und Gemeinden im Fokus haben, geht es bei

Radverkehrskonzepten in Gemeinden um die konkrete Ausgestaltung der innergemeindlichen Radverkehrsnetze mit Zielen wie Kitas, Schulen, ÖV-Haltestellen, aber auch Arbeitsstellen/Betriebe/Gewerbegebiete und touristisch relevante Orte. Radverkehrskonzepte für kreisfreie Städte betrachten beide Ebenen. Radverkehrskonzepte der Landkreise (und kreisfreien Städte) stellen außerdem die Verbindung zu den Radverkehrsplänen des Landes/Bundes her. Aufgrund des aktuell starken Bedarfs an Radverkehrskonzepten im Land Brandenburg ist die ideale Reihenfolge – erst Landkreis, dann Gemeinde – nicht zwingend. Entscheidend ist die **enge Abstimmung zwischen den Ebenen** bei der Erarbeitung von Radverkehrskonzepten, damit Fehlplanungen vermieden werden.

3) Zahlen, Daten, Fakten

Eine möglichst umfangreichen Ausgangs-Datengrundlage zum Radverkehr ist zu beschaffen. Dazu gehören Zähl- und Befragungsdaten, Foto- und Videodokumentationen sowie Auswertung von entsprechendem Datenmaterial wie z.B. Presseberichten, Unfallberichten.

Erläuterung: Die Erstellung und Abwägung geeigneter Maßnahmen wird durch eine gute Datengrundlage entscheidend unterstützt. Auch für eine spätere Öffentlichkeitsbeteiligung ist es vorteilhaft, auf diese zurückgreifen zu können. Dazu sollte bereits frühzeitig, vor Ausschreibung des Radverkehrskonzeptes, mit Zählungen und Dokumentationen begonnen werden, um Referenzwerte zu sichern. Hier sind auch innovative Tools und Apps hilfreich (RADar u. ä.).

4) Vorgehen bei der Erstellung eines Radverkehrskonzeptes, incl. Bürgerbeteiligung

Die Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung der FGSV sowie die gültigen „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ in der aktuellen Fassung (ERA 2010) bilden die Grundlage für die Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes.

Insbesondere sind dabei zu berücksichtigen:

- Empfehlungen zur Erstellung eines Radverkehrskonzeptes (Kapitel 1)
- aufgeführten Vorgehensweisen zur Netzplanung (1.2)
- aufgeführten Empfehlungen zur Information und Kommunikation (1.3) und hier der frühzeitigen, systematischen, stetigen und transparenten Beteiligung der Öffentlichkeit, insbesondere der lokalen Radverkehrs-Akteure (z.B. Radverkehrsinitiative, Ortsgruppe des ADFC) im Planungsprozess. Dies soll die mögliche Nutzung der bereits geleisteten Vorarbeiten (z.B. Radverkehrsanalyse einer Radverkehrsinitiative, Mapathon, online-Kartierung von Problemstellen) sicherstellen sowie die Akzeptanz des Planungsergebnisses verbessern und zur Qualitätssicherung beitragen. Hier

ist seitens des Auftragnehmers ein problemloser Austausch von Karten-Daten sicherzustellen (GeoJSON als offener Standard).

Die Vorgehensweise zur Erstellung von Radverkehrskonzepten erfolgt durch Radverkehrsplanungsbüros in der Regel entsprechend den Vorgaben der ERA und umfasst damit folgende Schritte:

- **Vorüberlegungen** (u.a. wechselseitige Abstimmung mit Netzplanungen anderer Ebenen, getätigte Vorarbeiten, Zahlen, Daten, Fakten)
- **Netzanforderungen** (v.a. Quellen, Ziele, Luftliniennetz)
- **Bestandsanalyse** (u.a. vorhandene Strecken und Qualitäten, Probleme, vorhandene und potenzielle Nachfrage)
- **Netzkonzept** (v.a. Umlegung der Luftlinien auf konkrete sichere, komfortable umwegarme Routen, Abwägung von Alternativen auch bezüglich des Aufwands)
- **Handlungskonzept** (priorisierte Maßnahmenliste mit Nutzen, Aufwand, Kosten, Fördermöglichkeiten)

Erläuterung zur ERA 2010:

In der ERA 2010 sind sehr umfangreich Gestaltungsempfehlungen enthalten, die sich als Vorgabe für die Planung von Radverkehrsanlagen bewährt haben. In Kapitel 1 wird auf die Bedeutung von Radverkehrskonzepten und auf das Vorgehen zur Erstellung eingegangen. Daher darf der Verweis auf die „ERA in der aktuellen Fassung“ nicht fehlen. Es ist absehbar, dass es eine Aktualisierung der ERA im Jahr 2021/22 geben wird.

5) Beteiligung von (Schul-)Kindern und Jugendlichen

Die gemäß BbgKVerf § 18a geforderte Beteiligung von Kindern und Jugendlichen soll im Planungsprozess umgesetzt werden.

Erläuterung zur Berücksichtigung der Brandenburger Kommunalverfassung § 18a:

Die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen ist verpflichtend – und sie stellt sicher, dass im Prozess der Erstellung des Radverkehrskonzeptes Kinder und Jugendliche aktiv eingebunden werden. Das Augenmerk muss auf geeigneten Wegen für Kinder und Jugendliche bei ihren alltäglichen Quellen und Zielen wie z. B. Schulen, außerschulischen Einrichtungen und Freizeitaktivitäten liegen. Dies unterstützt das Erlernen eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens, welches auch im späteren Leben Anwendung finden kann.

6) Berücksichtigung der steigenden Modellvielfalt bei Fahrrädern

Im Planungsprozess sollen die besonderen Anforderungen von Spezialrädern wie Lastenfahrräder, Rikschas sowie Fahrräder mit Anhängern berücksichtigt werden.

Auch den Ansprüchen von Pedelecs und E-Bikes insbesondere an die Radwege-Infrastruktur soll in der Konzeption entsprochen werden.

Erläuterung: Die Modellvielfalt der Fahrräder hat in den letzten Jahren zugenommen. Damit werden Parameter wie Breite der Fahrzeuge, Wendekreis, gefahrene Geschwindigkeiten, Beschleunigungen usw. für die Planung immer relevanter. Soll das Konzept auch zukünftig wirken und Radmobilität für Alle ermöglichen, müssen diese Anforderungen einfließen.

7) Berücksichtigung des Potenzials im Fußverkehr

Um in der Nahmobilität ein attraktives und sicheres Angebot zu schaffen und u. a. Konfliktsituationen zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden zu vermeiden, sind insbesondere die Vorgaben der „Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen“ (EFA) zu berücksichtigen.

Erläuterung: Eine gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr darf keine Regellösung darstellen. Vielmehr soll die Prämisse einer separierten Führung dieser beiden Verkehrsträger verfolgt werden. Die EFA bieten dabei für den Fußverkehr eine Grundlage nach dem aktuellen Stand von Wissenschaft und Technik.

8) Zukunftsfähigkeit des Radverkehrskonzeptes

Zukünftige Mobilitäts- und städtebauliche Entwicklungen und Veränderungen müssen Beachtung finden. Die Ziele der städtebaulichen Entwicklung sind durch den Auftraggeber zu benennen, damit das Radverkehrskonzept den zukünftig erwarteten Mobilitätsbedarf berücksichtigt.

Erläuterung: Zukünftig wird sich in städtischen und ländlichen Räumen die Mobilität verändern. Der PKW-Besitz wird an Bedeutung verlieren, inter- und multimodale Mobilität wird zunehmen. Ein zukunftsfähiges Radverkehrskonzept nimmt diese Entwicklung auf und passt das Verkehrsmittel Fahrrad daran an. Besondere Wichtigkeit dabei werden in Zukunft die Themen Sharing-Dienste, Mobility-as-a-Service und Mobilitätsstationen haben.

9) Maßnahmenplan für die nächstmögliche Umsetzung in der Verwaltung

Als Ergebnis der Erstellung ist ein Maßnahmenplan zu erstellen. Dieser beinhaltet für jede Maßnahme:

- Beschreibung der Maßnahme
- Priorisierungsgrad
- Zuständigkeit der Umsetzung

- Umfang und Sicherung der finanziellen Mittel
- Zeitrahmen der Umsetzung

Erläuterung: Der Maßnahmenplan stellt für alle Beteiligten eine abgestimmte, verlässliche Vorgabe bei der Umsetzung der Maßnahmen dar. Die Maßnahmen stellen die Grundlage für Haushaltsplanungen der Kommunen für die Folgejahre dar. Hier ist eine zeitliche Abstimmung sinnvoll, damit priorisierte Maßnahmen möglichst in den nächstliegenden Haushalt einfließen.

10) Erfolgskontrolle für umgesetzte Maßnahmen

Das Radverkehrskonzept soll ein **Evaluierungskonzept** enthalten, welches als Qualitäts- und Erfolgskontrolle dient. Umgesetzte Maßnahmen werden dabei auf ihre Wirksamkeit überprüft und gegebenenfalls angepasst.

11) Organisatorische Verstetigung der Entwicklung des Radverkehrsnetzes

Das Radverkehrskonzept soll konkrete Empfehlungen enthalten, wie eine Weiterentwicklung des Radverkehrs in der Kommune nach Abschluss der Arbeiten zum Radverkehrskonzept organisiert werden sollte: Aufgaben, Kompetenzen, Rollen, Verantwortlichkeiten, Kapazitäten, regelmäßig tagende Gremien/Arbeitskreise, Bürgerbeteiligung, Öffentlichkeitsarbeit, Radverkehrstraining in den Schulen, regelmäßiges Monitoring von Schulradwegeplänen etc. Die Aktivitäten sind modular in einem Zeitraster anzuordnen, sodass eine **nachhaltige Weiterentwicklung** gesichert ist.

12) Referenzen in vergleichbarem Kontext mit aktiver Bürgerbeteiligung

Der Auftragnehmer wird aufgefordert, mit ausführlichen Referenzen darzulegen, wie er die hier aufgeführten Anforderungen an die Erstellung eines Radverkehrskonzeptes in vergleichbaren Kontexten umgesetzt hat. Da dem kommunikativen Aspekt, einer aktiven und wirkungsvollen Bürgerbeteiligung eine zunehmende Bedeutung zukommt, ist hierauf besonderes Augenmerk zu legen. Es sind kommunale Ansprechpartner:innen seitens des Auftragnehmers zu benennen.