

Gutachten zur Berechnung der sozioökonomischen und ökologischen Kosten des geplanten Autobahnausbaus in Leverkusen bei dem Bauabschnitt 2 (Ausbau der A1 zwischen den Autobahnkreuzen Leverkusen-West und Leverkusen mit dem Schwerpunkt Stelzenbrücke) und dem Bauabschnitt 3 (Ausbau der A3 zwischen den Anschlussstellen Leverkusen-Zentrum und Leverkusen-Opladen mit dem Schwerpunkt Ausbau des Autobahnkreuzes Leverkusen)

- Leistungsbeschreibung und Vergabeverfahren -



Stadt Leverkusen
Dezernat für Planen und Bauen
Büro Baudezernat
Koordinierungsstelle Autobahnausbau
Moskauer Straße 4a
51373 Leverkusen

Stand: Mai 2025

| Inhaltsverzeichnis | Seite |
|--|-------|
| 1. Ausgangslage, Anlass..... | 4 |
| 2. Beschreibung der Planungssituation und Untersuchungsraum..... | 5 |
| 2.1 Vorbemerkung..... | 5 |
| 2.2 Bauabschnitt 2 des Ausbaus der Autobahnen in Leverkusen A1 zwischen den Autobahnkreuzen Leverkusen und Leverkusen-West mit Erneuerung der Stelzenbrücke..... | 5 |
| 2.3 Bauabschnitt 3 des Ausbaus der Autobahnen in Leverkusen Ausbau der A 3 zwischen den Anschlussstellen Leverkusen-Zentrum und Leverkusen-Opladen sowie des Autobahnkreuzes Leverkusen..... | 6 |
| 2.4 Planungsstand und weiteres Verfahren..... | 6 |
| 3. Aufgabenstellung, Planungsgrundsätze, Leitziele..... | 6 |
| 4. Leistungsumfang und Leistungsbeschreibung der gutachterlichen Betrachtung..... | 7 |
| 4.1 Modul 1: Ökologie - Umwelt - Klima..... | 7 |
| 4.2 Modul 2: Sozioökonomie/Gesellschaft/Gesundheit..... | 7 |
| 4.3 Modul 3: Wettbewerb in der Region/Raumordnung/Stadtentwicklung/ Stadtbild/Infrastruktur..... | 9 |
| 4.4 Modul 4: Abkommen/Gesetze/Beschlüsse zum Klimaschutz..... | 9 |
| 4.5 Modul 5: Kostengegenüberstellung..... | 9 |
| 4.6 Modul 6: Optionale Betrachtungen... .. | 9 |
| 5. Spezielle Anforderungen, Bearbeitungsstufen..... | 10 |
| 5.1 Stufe I: Bestandsaufnahme und Analyse, Scoping-Termin..... | 10 |
| 5.2 Stufe II: Auswertung und Vertiefung und Zwischenpräsentation..... | 10 |
| 5.3 Stufe III: Auswertung und Fertigstellung des Gutachtens..... | 10 |
| 5.4 Stufe IV: Präsentation des Gutachtens im Rat der Stadt Leverkusen..... | 10 |
| 6. Inhalte des Angebotes, Vergabe und Bedingungen..... | 10 |
| 7. Hinweise zur Bewertung der Angebote..... | 11 |
| 8. Datenbereitstellung und Datenermittlung..... | 11 |

1. Ausgangslage, Anlass

Mit Schreiben vom 26. November 2020 hat das Bundesverkehrsministerium mitgeteilt, dass die Planungen zur Erweiterung der Autobahnen 1 und 3 in Leverkusen auf acht Fahrstreifen für die Abschnitte 2 (Autobahn 1 zwischen den Autobahnkreuzen Leverkusen-West und Leverkusen) und 3 (Autobahn 3 zwischen den Anschlussstellen Leverkusen-Zentrum und Leverkusen-Opladen) in der aktuellen Bestandslage, d. h. weiterhin in Hochlage, fortgesetzt werden.

Die Entscheidung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (vormals Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur) wurde entgegen aller überzeugenden Argumente der Stadt Leverkusen und der lokalen Politik – und bezüglich des Abschnitts 2 auch entgegen der Empfehlung des Ministeriums für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen – getroffen.

Für den Ausbau des Abschnittes 2 wurden insgesamt 17 Ausbauvarianten durch die Autobahn GmbH des Bundes und final das Bundesverkehrsministerium bewertet; für den Abschnitt 3 wurden sieben Varianten einer finalen Bewertung unterzogen. Für beide Ausbauabschnitte wurden auch Ausbauvarianten in Tieflage betrachtet.

Die Entscheidung des Bundesverkehrsministeriums für einen Ausbau der Autobahnen 1 und 3 in bestehender Höhenlage ist für Politik, Verwaltung sowie Stadtgesellschaft in keiner Weise nachvollziehbar. Insbesondere auch mit Blick auf die getroffene Entscheidung des Bundesverkehrsministeriums zur Rheinspange 553, bei der die Festlegung der Vorzugsvariante in Tieflage erfolgt ist, sind die Grundlagen der Variantenentscheidung des Ausbaus der Autobahnen in Leverkusen in Frage zu stellen.

Der Rat der Stadt Leverkusen hat am 21.01.2021 mehrheitlich mit dem Beschluss zum Antrag Nr. 2021/0384 zu Ziffer 11 wie folgt entschieden:

„Um der von den Planern betonten gesellschaftlich notwendigen Entscheidung für die Wirtschaftlichkeit in den Abwägungsentscheidungen argumentativ entgegen treten zu können, wird die Verwaltung beauftragt, unter Zuhilfenahme eines externen Planungs-/Beratungsbüros, die sozioökonomischen (Gesundheit, etc.) und ökologischen Kosten (Umwelt und Gesellschaft) des Autobahnausbaus in vorhandener Höhenlage zu berechnen und den errechneten Baukosten des Bundesverkehrsministeriums für den oberirdischen und den unterirdischen Ausbau gegenüber zu stellen. Als Grundlage hierfür können die Methodenkonventionen und Kostensätze von Umweltkosten des Umwelt-Bundesamtes zu den Themen Treibhausgase, Luftschadstoffe, Lärm, Verkehr und Energie dienen.“

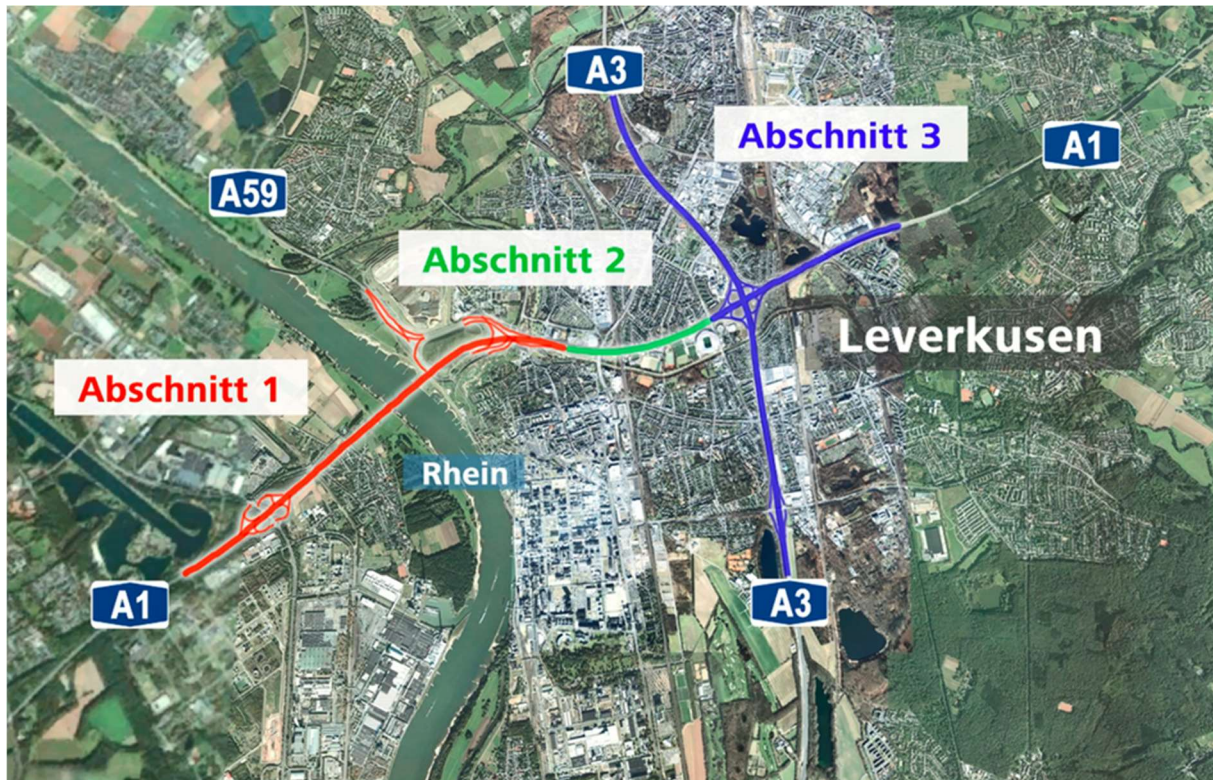
Für diese Ausschreibung war zunächst eine Überprüfung der Variantenentscheidung nach den Bestimmungen der aktuellen TA Lärm durch die Autobahn GmbH des Bundes abzuwarten, die Anfang 2023 verkündet wurde. Es wurde entschieden, weiterhin an dem Ausbau in Hochlage bei beiden Abschnitten festzuhalten.

Im Februar 2023 hat der Rat der Stadt Leverkusen mit Beschluss zum Antrag Nr. 2023/2057 einstimmig wie folgt entschieden:

„Punkt 11 des Beschlusses 2021/0348 wird folgendermaßen ergänzt: Um der von den Planern betonten gesellschaftlich notwendigen Entscheidung für die Wirtschaftlichkeit in den Abwägungsentscheidungen argumentativ entgegen treten zu können, wird die Verwaltung beauftragt, unter Zuhilfenahme eines externen Planungs-/Beratungsbüros, die sozio-ökonomischen (Gesundheit etc.) und ökologischen Kosten (Umwelt und Gesellschaft) des Autobahnausbaus in vorhandener Höhenlage zu berechnen und den errechneten Baukosten des Bundesverkehrsministeriums für den oberirdischen und den unterirdischen Ausbau gegenüber

zu stellen. Ebenso werden gutachterlich die sozioökonomischen und ökologischen Auswirkungen während der Bauphase der vom Bundesverkehrsministerium und der Autobahn GmbH des Bundes favorisierten oberirdischen Ausbauvarianten betrachtet. Als Grundlage hierfür können die Methodenkonventionen und Kostensätze von Umweltkosten des Umwelt-Bundesamtes zu den Themen Treibhausgase, Luftschadstoffe, Lärm, Verkehr und Energie dienen. Die Gutachten sind unverzüglich an externe Planungs-/Beratungsbüros in Auftrag zu geben.“

2. Beschreibung der Planungssituation und Untersuchungsraum



2.1 Vorbemerkung

Der Bauabschnitt 1 des Ausbaus der Autobahnen in Leverkusen betrifft die sanierungsbedürftige Rheinbrücke bei Leverkusen. Dieser Abschnitt reicht von Köln-Niehl bis zum Autobahnkreuz Leverkusen-West, ist planfestgestellt und befindet sich in der baulichen Umsetzung. Dieser Bauabschnitt ist nicht Gegenstand des Gutachtens.

Die Autobahn GmbH des Bundes plant, die im weiteren beschriebenen Bauabschnitte 2 und 3 des Ausbaus der Autobahnen in Leverkusen in einem Planfeststellungsverfahren vorzulegen und parallel nach dem Planfeststellungsbeschluss durchzuführen.

2.2 Bauabschnitt 2 des Ausbaus der Autobahnen in Leverkusen:

A1 zwischen den Autobahnkreuzen Leverkusen und Leverkusen-West mit Erneuerung der Stelzenbrücke

Der Bauabschnitt 2 verläuft in Hochlage über die sogenannte Stelzenbrücke (rund 900 m), ein aufgeständertes Brückenbauwerk, das mitten in Leverkusen liegt.

Der Planungsabschnitt ist insgesamt 1,3 Kilometer lang; die Belastung dieses Bauabschnitts liegt bei durchschnittlich 120.000 Fahrzeugen am Tag. Bei der Stelzenbrücke handelt es sich

um ein Spannbetonbauwerk, das laut Autobahn GmbH des Bundes Schäden aufweist und mittelfristig saniert werden muss.

Straßen.NRW (der bis zum Übergang in die Autobahn GmbH des Bundes zuständige Landesbetrieb) hat insgesamt 17 Varianten in Hoch- und Tieflage in Bezug auf die Anforderungen an Lärmemissionen, Eingriffe in die Natur, Verkehrsbeziehungen, Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und einen Bau unter Verkehr untersucht.

Die Varianten „Hochlage Südversatz mit Querverschub“, der „Tunnel Südversatz“ und der „Tunnel Südversatz mit Teilabbruch“ wurden anschließend eingehender untersucht und schließlich die Variante „Hochlage Südversatz mit Querverschub (H 02)“ unter Berücksichtigung aller Abwägungsbelange als Vorzugsvariante präsentiert. 2019 mussten mit der 19. TA Lärm die Vorzugsvarianten erneut auf ihre Rangfolge hin überprüft werden. Durch eine geplante Erhöhung der Lärmschutzwände, Flüsterasphalt und weitere passive Lärmschutzmaßnahmen wurde die Variante H 02 zum Jahresbeginn 2023 erneut bestätigt.

2.3 Bauabschnitt 3 des Ausbaus der Autobahnen in Leverkusen:

Ausbau der A 3 zwischen den Anschlussstellen Leverkusen-Zentrum und Leverkusen-Opladen sowie des Autobahnkreuzes Leverkusen

Bei diesem Bauabschnitt wird die A 3 auf acht Spuren erweitert, die Anschlussstelle Leverkusener-Zentrum umgebaut und das Leverkusener Kreuz sowie die Brücke über die A 3 erneuert. Die Belastung des Kreuzes A 1/A 3 liegt bei 250.000 Fahrzeugen täglich; die A 3 befahren ca. 160.000 Fahrzeuge am Tag.

Das Kreuz A 1/A 3 soll so weit wie möglich innerhalb der bestehenden Grenzen umgebaut werden. Die A 3 ist von Süden kommend bereits bis zur Anschlussstelle Leverkusen-Zentrum auf acht Fahrstreifen ausgebaut.

Für den dritten Bauabschnitt wurden sieben Varianten in Bezug auf Lärmemissionen, Eingriffe in die Natur, Verkehrsbeziehungen, Sicherheit und Wirtschaftlichkeit untersucht und schließlich der Ausbau in Bestandslage als Vorzugsvariante präsentiert. Auch hier waren im Jahr 2019 wie bei dem Bauabschnitt 2 erneut eine Überprüfung durch die Anwendung der neuen Lärmschutzrichtlinie erforderlich. Im Ergebnis wurde die Variantenauswahl unter der Voraussetzung verbesserter aktiver und passiver Lärmschutzmaßnahmen bestätigt.

2.4 Planungsstand und weiteres Verfahren

Mit dieser Entscheidung ist die Vorplanung abgeschlossen; die Autobahn GmbH des Bundes führt jetzt die Entwurfsplanung durch. Anschließend beginnt das formelle Planfeststellungsverfahren für beide Abschnitte. Die Autobahn GmbH des Bundes hat dies für das Jahresende 2026 angekündigt.

3. Aufgabenstellung, Planungsgrundsätze, Leitziele

Die Stadt Leverkusen sucht ein Fachbüro zur Erstellung eines Gutachtens, in dem die sozioökonomischen (Gesundheit etc.) und ökologischen Kosten (Umwelt und Gesellschaft) des geplanten Autobahnausbaus in vorhandener Höhenlage berechnet werden und den errechneten Baukosten des Bundesverkehrsministeriums für den oberirdischen und den unterirdischen Ausbau gegenübergestellt werden. Ebenso sollen gutachterlich die sozioökonomischen und ökologischen Auswirkungen während der Bauphase der vom Bundesverkehrsministerium und der Autobahn GmbH des Bundes favorisierten oberirdischen Ausbauvarianten betrachtet werden. Als Grundlage hierfür können die Methodenkonventionen und Kostensätze von Umweltkosten des Umwelt-Bundesamtes zu den Themen Treibhausgase, Luftschadstoffe, Lärm, Verkehr und Energie dienen.

Für dieses Gutachten sind belastbare Daten und auch ein belastbarer Stand bei der Entwurfsplanung durch die Autobahn GmbH des Bundes nach der nun erfolgten Variantenentscheidung erforderlich. Es ist vorgesehen, das Gutachten im Planfeststellungsverfahren und auch später in einem möglichen Gerichtsverfahren gegen den Planfeststellungsbeschluss einzubringen.

4. Leistungsumfang und Leistungsbeschreibung der gutachterlichen Betrachtung

4.1 Modul 1: Ökologie - Umwelt - Klima

Stellen Sie gutachterlich die Eingriffe durch den Autobahnausbau in Leverkusen dar und berechnen Sie die Kosten, die der Stadtgesellschaft hierdurch entstehen, in Bezug auf folgende Themenfelder:

4.1.1 Ökosystem Stadt

Wegfall der Begrünungen/Böschungen durch den Ausbau (Bedeutung der Biotope an der Autobahn); Entfall von Grünanlagen privater Anlieger.

4.1.2 Zusätzliche und bestehende Flächenversiegelung

Allgemeine Folgen für das Ökosystem

4.1.3 Zerschneidung von Lebensräumen durch die Autobahnen

Allgemeine Folgen für das Ökosystem

4.1.4 Entwässerung der Autobahnen

Künftiger Umgang mit Starkregenereignissen und Überflutungen sowie Belastungen der Einleitgewässer von den Autobahnen in die Dhünn (FFH-Gebiet) und deren Zuflüsse

4.1.5 Externe Umweltkosten und die Folgen für das Ökosystem:

4.1.5.1 Klimagasemissionen

Kohlenmonoxid-Belastung des urbanen Raums

Kohlendioxid-Belastung durch den Autobahnausbau

4.1.5.2 Schadstoffemissionen

Feinstäube, Stickstoffbelastungen, Belastungen durch Reifen- und Bremsabrieb

4.1.5.3 Lärmemissionen/hohe Lärmschutzwände

Folgen der extremen Verschattungen, der Hitzeentwicklung und -stauung von Frischluftschneisen (vgl. hier auch die Vorbemerkung zu 4.3.1).

4.2 Modul 2: Sozioökonomie/Gesellschaft/Gesundheit

Stellen Sie gutachterlich die Eingriffe in Bezug auf Psyche und Gesundheit der Bevölkerung, durch den Autobahnausbau während des Ausbaus und nach dem Ausbau in Leverkusen dar und berechnen Sie die Kosten, die der Stadtgesellschaft/der Wirtschaft und Versicherungen (z. B. Krankheitstage) hierdurch entstehen (betrachten Sie hier besonders die Auswirkungen auf Kinder, Alte und Kranke). Hierbei sollen folgende Themenfelder berücksichtigt werden:

4.2.1 Lärm

Vorbemerkung:

Die aktuelle Planung der Autobahn GmbH des Bundes entspricht der sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV). Die Autobahn GmbH des Bundes gibt an, dass es nach dem Ausbau der Autobahnen zu einer starken Reduzierung der Lärmemissionen kommen wird; dafür sind unter anderem sehr hohe Lärmschutzwände zu errichten; zudem ist in vielen Bereichen dennoch ein passiver Lärmschutz erforderlich.

Folgende Aspekte sollen hier betrachtet werden:

4.2.1.1 Aktiver Lärmschutz:

- Folgen der Verschattung durch die hohen Lärmschutzwände.
- Folgen der Hitzeentwicklung und -stauung durch die hohen Lärmschutzwände.
- Folgen der fehlenden Frischluftzufuhr durch unterbrochene Frischluftschneisen, besonders in Tropennächten.

4.2.1.2 Passiver Lärmschutz:

- Welche Belastungen (Gesundheit der Bewohnerinnen und Bewohner, Durchlüftung des Baukörpers) entstehen durch passiven Lärmschutz?
- Darstellung der Lärmbelastung in den Außenbereichen und Freibereichen (Gärten, Spielplätzen, Sportanlagen, Freizeitanlagen), in denen der passive Lärmschutz nicht wirken kann.

4.2.1.3 Mehrfachbelastungen durch Lärmquellen:

Es wird angenommen, dass durch die Autobahn GmbH des Bundes - so wie es das Gesetz vorsieht - stets nur eine Lärmquelle bei den ausgewiesenen Lärmberechnungen betrachtet wurde; in Leverkusen gibt es jedoch viele Bereiche, in denen die Bürgerinnen und Bürger Mehrfachbelastungen durch Lärmquellen ausgesetzt sind (beispielsweise durch Autobahnlärm von mehreren Seiten, Zusatzbelastungen durch andere Ursachen (z. B. durch Verkehre in der Stadt, durch den Bahnverkehr, aus dem Stadion, durch die Rheinschifffahrt, durch Industrieanlagen, durch Fluglärm Köln/Bonn mit Nachtflugbetrieb etc.). Daher erscheint eine Darstellung der Gesamtbelastung notwendig.

4.2.2 Klimagase und Schadstoffe

Auswirkungen auf Psyche und Gesundheit der Bevölkerung durch Klimagase und Schadstoffe durch die Autobahnen, hier auch wieder besonders eine Betrachtung der Gesundheit und Psyche von Kindern, Alten und Kranken:

- Beurteilung unter Zuhilfenahme von statistischen Daten zur Gesundheit der Bevölkerung (Vergleich Leverkusen und Region), hilfsweise unter Zuhilfenahme von gutachterlichen Betrachtungen aus anderen Regionen mit vergleichbaren Belastungen.
- Gesundheitliche Belastungen durch Feinstäube, Nanopartikel, Bremsabrieb, Reifenabrieb und deren Verwirbelungen durch den Autobahnverkehr sowie die Steigerung während des Ausbaus und während der Baustellenzeiten. Zudem sollen die Mehrfachbelastungen der Leverkusener Bevölkerung durch Autobahn, Güterverkehr (Ausbau der Betuwe-Linie), Bahnverkehr, Rheinschifffahrt und die Belastungen durch den Chemie- und Industriestandort, u. a. mit dem ChemPark und drei weiteren Störfallbetrieben) betrachtet werden.

4.2.3 Allgemeine Auswirkungen während der Bauzeit

Folgekosten

- Kosten, die durch die intensive Nutzung der städtischen Infrastruktur entstehen; Kosten, die durch Lieferverzögerungen, Erreichen des Arbeitsplatzes den Wirtschaftsunternehmen wegen der hohen Verkehrsbelastung entstehen; Kosten durch mögliche Abwanderung von Unternehmen und entsprechende Steuerausfälle der Stadt
- Psychische und gesundheitliche Belastungen der Leverkusener Bevölkerung und Wertung der Zumutbarkeit einer sich quer durch die Stadt ziehenden Dauerbaustelle von geschätzt weiteren ca. 20 Jahren im Stadtgebiet (10 Jahre Baustellenzeit sind bereits heute durch den Neubau der Rheinbrücke erreicht). Hier sind besonders die zusätzlichen Lärm- und Schadstoffbelastungen durch die jeweiligen Emissionen vergleichend darzustellen und auszuweisen.
- Darstellung der „kalten Enteignung“ der unmittelbar betroffenen Anliegerinnen und Anlieger, deren Grundstücke ganz oder teilweise benötigt werden.

- Darstellung der Belastung der Bevölkerung durch innerstädtischen Infrastruktureinschränkungen in Bezug auf Mobilität, Freizeitgestaltung, Mehrverkehre (Umleitungsverkehre, Schleichverkehre, Ausweichverkehre), Baustellenverkehre, sowie Materialtransporte, Inanspruchnahme von Flächen für Lager- und Container während des Umbaus. Betrachtung der sozialen Ungerechtigkeiten in Bezug auf die Einschränkung der Wohn- und Lebensqualität (auch in Bezug auf eine mögliche Verletzung von Grundrechten).

4.3 Modul 3: Wettbewerb in der Region/Raumordnung/Stadtentwicklung/Stadtbild/Infrastruktur

4.3.1 Infrastruktur und Nachhaltigkeit

Stellen Sie gutachterlich dar, welche Behinderungen der allgemeinen Infrastruktur durch den Ausbau während der Bauphase und welche Auswirkungen auf die Nachhaltigkeit bei der Infrastrukturwende durch den Ausbau insgesamt entstehen. Gehen Sie hier auf die allgemeine Flächeninanspruchnahme, den Flächenverbrauch und die zusätzliche Flächenversiegelung durch den Ausbau ein.

4.3.2 Nachteile in der Region

Stellen Sie die Nachteile der Stadt Leverkusen im Vergleich zur Region dar, die im Gegensatz zu den Nachbarstädten durch den Autobahnausbau keine CO₂ Minderung, keine Klimaneutralität und keine Senkungen der klimaschädlichen Emissionen erreichen kann sowie die allgemeinen Auswirkungen in Leverkusen auf die Lärmaktionsplanungen, die grüne Freiraumplanung, die Verkehrswende in Leverkusen sowie den Wohnwert im urbanen Raum.

4.3.3 Nachteile in Bezug auf die Erreichung von Klimaschutzziele

Stellen Sie dar, ob es der Stadt Leverkusen überhaupt unter den dargestellten Bedingungen des Autobahnausbaus gelingen kann, bis 2035 eine klimaresiliente Stadt mit klug geplanter grüner (Stadtgrün) und blauer (Wasser) Infrastruktur zur Erholung von Natur und Mensch bei gleichzeitiger Erfüllung des enormen Ressourcenbedarfs im Bauwesen zu werden.

4.4 Modul 4: Abkommen/Gesetze/Beschlüsse zum Klimaschutz

Stellen Sie gutachterlich dar, inwieweit das ratifizierte Klimaschutzabkommen (Pariser Klimaschutzabkommen aus dem Jahr 2015), bestehende Gesetze zum Klimaschutz (Bundesklimaschutzgesetz/Novelle 2021, Klimaanpassungsgesetz NRW jeweils in den aktuellen Fassungen), der Beschluss des Bundesverfassungsgerichtes vom 29.04.2021 „Klimaschutz hat Verfassungsrang“ und die damit einhergehende Schutzverpflichtung des Staates für Gesundheit und Leben auch für zukünftige Generationen sowie bestehende EU-Verordnungen zum Klimaschutz gegen den Autobahnausbau in Leverkusen allgemein und in Bezug auf Ihre gutachterlich ermittelten Ergebnisse zu den Themenkomplexen 4.1 bis 4.3 sprechen. Stellen Sie zudem mögliche Grundrechtsverletzungen aus dem Grundgesetz dar.

4.5 Modul 5: Kostengegenüberstellung

Sämtliche ermittelte Kosten sind den errechneten Baukosten des Bundesverkehrsministeriums für den oberirdischen und den unterirdischen Ausbau gegenüber zu stellen.

4.6 Optionale Betrachtungen

4.6.1 Isoliert vorgezogener Ausbau des Autobahnkreuzes A1/A3

Stellen Sie gutachterlich dar, welche Vorteile sich aus einem isoliert vorgezogenen Ausbau des Leverkusener Autobahnkreuzes A1/A3 ergeben könnten (dem steht das gemeinsame parallele Planfeststellungsverfahren für die Bauabschnitte 2 und 3 entgegen).

4.6.2 Prognosedaten und Klimaziele

Gutachterliche Überprüfung der Prognosedaten (Bundesverkehrswegeplan) sowie Gegenüberstellung des Verkehrswegeplans mit den Klimazielen.

Erzeugt der „geplante überdimensionierte“ Ausbau der Autobahnen mehr Verkehr, statt Staus zu vermeiden?

5. Spezielle Anforderungen, Bearbeitungsstufen

Stufe I - Bestandsaufnahme und Analyse, Scoping-Termin

Stufe II - Auswertung und Vertiefung, Zwischenpräsentation

Stufe III - Auswertung und Fertigstellung des Gutachtens

Stufe IV - Präsentation des Gutachtens im Rat der Stadt Leverkusen.

Folgende Inhalte werden zu den Bearbeitungsstufen erwartet:

5.1 Stufe I: Bestandsaufnahme und Analyse, Scoping-Termin

Zu Beginn soll eine umfassende Datenerhebung im Untersuchungsgebiet erfolgen, dies inkludiert auch private Räume, die von dem Ausbau der Autobahnen betroffen sind.

Es werden folgende Leistungen erwartet:

- Sichtung vorhandener Grundlagen sowie Grundlagenermittlung (Beschaffung durch die Auftragnehmerin)
- Abstimmung technischer und rechtlicher Rahmenbedingungen und Entwicklung einer gemeinsamen Zielperspektive in einem Scoping-Termin mit relevanten Fachbereichen und weiteren Akteuren in Abstimmung mit der Auftraggeberin. Die inhaltliche Vorbereitung und Präsentation beim Termin erfolgt durch die Auftragnehmerin.

5.2 Stufe II: Auswertung und Vertiefung und Zwischenpräsentation

Aufbauend auf den gewonnenen Erkenntnissen der Stufe I sollen die einzelnen Module bearbeitet werden. Zum Abschluss der Stufe II soll im gleichen Beteiligungskreis wie aus Stufe 1 die Ausarbeitung vorgestellt werden sowie weitere Hinweise und Informationen für die Fertigstellung des Gutachtens aufgenommen werden. Die inhaltliche Vorbereitung und Präsentation beim Termin erfolgt durch die Auftragnehmerin.

5.3 Stufe III: Auswertung und Fertigstellung des Gutachtens

Es erfolgt die Auswertung der gewonnenen Erkenntnisse durch die Auftragnehmerin und die Fertigstellung des Gutachtens.

5.4 Stufe IV: Präsentation des Gutachtens im Rat der Stadt Leverkusen in einer öffentlichen Sitzung durch die Auftragnehmerin

6. Inhalte des Angebotes, Vergabe und Bedingungen

Die Auftraggeberin beabsichtigt ein Wettbewerbsverfahren gem. § 50 UVgO, welches deutschlandweit öffentlich bekannt gemacht wird.

Gewünscht ist die Abgabe eines Angebotes, das sich in die oben angeführten Bearbeitungsstufen gliedert.

Zum Abschluss der gutachterlichen Betrachtung wird neben dem schriftlichen Bericht in digitaler Form ergänzendes Material erwartet, z. B. ergänzende grafische Darstellungen, Zusammenfassung der Ergebnisse etc. Der Aufwand für die Erstellung der ergänzenden Unterlagen ist in den o. g. Stufen zu berücksichtigen.

Es werden nur Angebote gewertet, die bis zum Ablauf der genannten Frist elektronisch übersandt wurden (Beachten Sie hierzu die Anlage „Hinweise zur elektronischen Angebotsabgabe“).

Mit dem Gesamtangebot sind folgende Unterlagen/Informationen einzureichen:

- Projektkonzeption mit o. g. Anforderungen (Darlegung der methodischen und inhaltlichen Bearbeitung, Bearbeitungsdauer und Bearbeitungsbeginn);
- nach o. g. Anforderungen gegliederte tabellarische Beschreibung der einzelnen Leistungen, Kostenpunkte und Zeitaufwand je Leistungspunkt (Modul), netto, zzgl. Nebenkosten und Mehrwertsteuer;
- Übertragung der Gesamthonorarsumme des Angebotes in das Formblatt Angebot von Freiberuflichen Leistungen;
- Vorschlag zur Beteiligung der Fachbereiche/Akteure zu den vorgesehenen Präsentationsterminen inklusive deren Abrechnung mit Angabe in Euro/netto/Termin;
- Anzahl ggf. zusätzlicher Abstimmungs- und Präsentationstermine;
- Nachweis der fachlichen Qualifikation und Kompetenzen in Form einer Kurzdarstellung des Projektteams mit Angaben zur Funktion und Qualifikation;
- Auswahl relevanter Referenzen (auch von möglichen Unterauftragnehmern);
- Angebotsschreiben mit Unterschrift sowie weitere vergaberelevanten Unterlagen;
- Stundensätze der Projektverantwortlichen (Projektleitung und -bearbeitung) für unvorhergesehene Leistungen.

Die Auftragsvergabe soll im Herbst 2025 erfolgen. Die beschriebenen Leistungen sind innerhalb von 12 Monaten nach Auftragsvergabe zu erbringen.

Alle weiteren Auftragsbedingungen (u.a. Datenschutz/Urheberrecht) werden in einem Werkvertrag festgelegt.

7. Hinweise zur Bewertung der Angebote

Die vollständig und fristgerecht eingereichten Angebote werden mit den nachfolgenden Kriterien in der angegebenen Gewichtung bewertet:

1. formale Anforderungen (5 %)
2. Preis/Wirtschaftlichkeit (50 %)
3. Erarbeitungskonzept und Herangehensweise (30 %)
4. Projektorganisation und Leistungspotenzial (5 %)
5. Beurteilung Präsentation (10 %)

Nach Sichtung und Beurteilung der Angebote werden maximal fünf Bieter/innen, die auf der Grundlage der Beurteilung des schriftlichen Angebotes (Aktenlage), exklusive der Prozentpunkte für die Präsentation, in Frage kommen, zur Präsentation (max. 45 Minuten) ihres Angebotes eingeladen.

Die Präsentationstermine sind für Sommer 2025 vorgesehen und werden zur Klärung der Inhalte, der erwarteten Qualität der vorgesehenen Aufgabe und der Herangehensweise bei der Erstellung des Gutachtens geführt. Die Präsentation soll die Aussagen des Angebotes näher darstellen, insbesondere die Herangehensweise, den Zeitaufwand, den Personaleinsatz erläutern und das Projektteam vorstellen. Die Beurteilung der Präsentation fließt in die Endbewertung mit ein (s. o.). Eine Überarbeitung des Angebotes ist nicht zwingend vorgesehen. Die Auftraggeberin behält sich vor, eine Verhandlungsrunde durchzuführen, sollten die Angebote nicht vergleichbar und eine Überarbeitung des Angebotes erforderlich sein. Ansonsten kann die Zuschlagsentscheidung auf Grundlage des Erstangebotes erfolgen.

Der Zuschlag erfolgt auf das Angebot, welches insgesamt den höchsten Punktwert erreicht hat (siehe hierzu auch die der Ausschreibung beigefügte Bewertungsmatrix inkl. der dort aufgeführten Hinweise und Erläuterung zur Bewertung). Für den Fall, dass aufgrund von Punktgleichheit keine eindeutige Auswahl getroffen werden kann, wird die Höhe oder erreichten

Wertungspunkte in dem Bereich Preis/Wirtschaftlichkeit zur Bewertung herangezogen. Falls dies zu keinem eindeutigen Ergebnis führt, ist die darauffolgende Rubrik „Erarbeitungskonzept und Herangehensweise“ entscheidend.

8. Datenbereitstellung und Datenermittlung

Die für die Gutachtenerstellung erforderlichen Daten sind in großem Umfang öffentlich (online) verfügbar.

Im Juni 2023 wurde bei der Autobahn GmbH, dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr sowie dem Landesbetrieb Straßenbau NRW ein Antrag auf Akteneinsicht in alle relevanten Unterlagen zum Ausbau der Abschnitte 2 und 3 gestellt. Die Akteneinsicht wird in der Federführung durch die beauftragte Fachkanzlei für Planfeststellungsverfahren, Kanzlei Bau-meister (Münster), durchgeführt. Erforderliche Daten für dieses Gutachten können unter anderem auch aus dieser Akteneinsicht zur Verfügung gestellt werden.

Sofern der Bieter darüberhinausgehende Daten für die Auftragserfüllung benötigt, sind diese vor Angebotsabgabe durch den Bieter zu benennen und es ist mit der Auftraggeberin zu klären, ob und in welcher Form diese zur Verfügung gestellt werden können.