

1. Allgemeine Erläuterungen – Aufgabenstellung

Die Stadt ... Einwohnern und ... Arbeitsplätzen Kern eines verdichteten Siedlungsraumes mit rd. ... Einwohnern und über Arbeitsplätzen. Gemeinsam mit der Stadt ... ist ... die Funktion eines Mittelzentrums mit Teilfunktion eines Oberzentrums zugewiesen worden. Die Einzelhandelszentralität der Stadt ... beträgt 236 %, d. h. es wird der 2,36-fache Umsatz pro Kaufkraft je Einwohner erzielt. Diese Kennziffer gehört zu den höchsten in Deutschland. An der Gesamtkonstellation wird deutlich, dass ... als ländliche Solitärstadt einen relativ großen Einzugsbereich aufweist. Insbesondere das dünn besiedelte Umland führt zu einem hohen Anteil des motorisierten Individualverkehrs. Der öffentliche Personennahverkehr ist im ländlichen Umfeld schwach ausgeprägt und leidet unter der Teilung des Einzugsbereichs in den Rhein-Main-Verkehrs-Verbund auf hessischer und der Zuständigkeit der Landkreise auf rheinlandpfälzischer Seite. Einen Übergangstarif gibt es nicht. Der Radverkehr ist durch die bergige Landschaft sehr schwach ausgeprägt und hat mehr eine touristische Funktion.

Negative Folge dieser Entwicklung ist eine hohe Verkehrskonzentration in der Innenstadt von Dies führt auch zu einer erhöhten Schadstoffimmissionen insbesondere bei Stickstoffdioxid im Straßenraum, wo sehr hohe Werte erreicht werden. Diese gemessenen Immissionen sind zu 90% verkehrsbedingt und machen dringend Maßnahmen zur Reduzierung der Schadstoffe erforderlich.

Die Fortschreibung des Lärmaktionsplanes zeigt: über 6% der Bevölkerung sind in ... durch Schallpegel von über $L_{\text{night}} \geq 55 \text{ dB(A)}$ in der Nacht betroffen. Weitere 10% der Bevölkerung kommen hinzu mit einer Belastung von über $L_{\text{night}} \geq 50 \text{ dB(A)}$. Hierbei ist schon berücksichtigt, dass auf der hoch belasteten B .. (... Straße) Tempo 30 in den Nachtstunden gilt.

Die Ziele des Masterplanes sollen noch von einem Beirat und Steuerungskreis definiert werden. Sie werden sich zwischen der Erhaltung und Stärkung der Leistungskraft des .. Zentrums mit der Ermöglichung einer Zunahme an Arbeitsplätzen innerhalb des Stadtgebietes auf der einen Seite und einer Reduzierung der Schadstoffkonzentrationen und negativen Auswirkungen des Verkehrs im Stadtgebiet auf der anderen Seite bewegen.

Aus diesem Grunde ist eine Gesamtverkehrsbetrachtung aller Verkehrsarten erforderlich und es werden Vorschläge erwartet, die eine Förderung der weniger umweltschädlichen Verkehrsarten wie Radverkehr und öffentlichen Personennahverkehr im Raum .. initiieren und moderne Verkehrskonzepte infolge der verbesserten Kommunikationsmöglichkeiten entwickeln. Hierzu sind Betrachtungen für den gesamten Siedlungsraum vorzusehen.

Gleichzeitig sind die Vorgaben des Bundesverkehrswegeplanes bezüglich einer Südumgehung .. in die vorhandenen Planungsansätze zu integrieren. Im Bundesverkehrswegeplan 2004 war die Südumgehung im weiteren Bedarf mit besonderem Planungsrecht vorgesehen. Eine Planung zur Linienfindung ist abgeschlossen und weitere Schritte sind von der Einstufung im nächsten Bundesverkehrswegeplan abhängig.

Die Fertigstellung der Untersuchung ist für Ende 2017 geplant. Der Auftraggeber gibt folgende Vorgaben:

- Planungsraum
- Verkehrsuntersuchung B
- Verkehrsuntersuchung B
- Verkehrsuntersuchung B

- Radverkehrskonzept 2012
- Luftreinhalteplan 2012
- Lärmaktionsplan 2015
- Verkehrsuntersuchung Weststadt und Krankenhaus 2013
- Betriebskonzept für Stadtlinienverkehr
- Nahverkehrsplan Landkreis
- Regionaler Nahverkehrsplan Rhein-Main-Verkehrsverbund 2014
- Untersuchung zur Erstellung eines Verkehrsleitrechners für 2014
- Sowie einzelne Verkehrszählungen seit 2005

VERKEHRSUNTERSUCHUNG

1. Untersuchungsmethodik - Lösungsansatz

In der vorgesehenen Verkehrsuntersuchung soll die gesamte Verkehrsnachfrage (Pkw, Lkw, Radverkehr, Fußgängerverkehr und ÖV) im Untersuchungsgebiet in einem Verkehrserzeugungsmodell simuliert und anhand von Verkehrserhebungen geeicht werden. Die Abbildung der Fernverkehre erfolgt über landesspezifische Planungsinstrumente wie die „Rhein-Main-Matrix“ sowie der „Hessenmatrix“ und die „Rheinland-Pfalz-Matrix“. Dabei handelt es sich um Ableitungen aus den Daten des BMVdl zur Bedarfsplanung, die für beide Bundesländer verfeinert und nachkalibriert wurden.

Nur durch eine modellmäßige Erzeugung der Verkehrsströme ist es möglich die Wechselwirkungen der Raumstruktur (Neubaugebiete, Gewerbeansiedlungen) mit den Auswirkungen auf das Stadtgebiet ... aufzuzeigen. Weiterhin ist es möglich die Interdependenzen der einzelnen Verkehrsträger darzustellen.

Analysehorizont für diese Verkehrsuntersuchung ist das Jahr 2030, die Prognose soll für das Jahr 2030 berechnet werden.

2. Planungsgebiet – Untersuchungsgebiet

Planungsgebiet:

Das Planungsgebiet der Verkehrsuntersuchung beschreibt einen größeren stadtgebietsübergreifenden Untersuchungsbereich und den Kernbereich der Stadt, für dessen verkehrliche Neuordnung Planungskonzepte zu erarbeiten sind.

Das Planungsgebiet ist in beigefügten Übersichtslageplan mit der Stadtgrenze dargestellt.

Es wird erwartet, dass der Untersuchungsbereich zumindest in einer ortsteilscharfen Verkehrszelleneinteilung abgebildet wird. Da diese Verkehrsuntersuchung auch die Grundlagen für die Knotenpunktsdimensionierung liefern soll, ist auf Grundlage der Verkehrserhebungen zu prüfen, ob weitere Verfeinerungen sinnvoll sind.

Das Untersuchungsgebiet umfasst den über das Planungsgebiet hinausgehenden und von der Maßnahme beeinflussten Wirkungsbereich. Aufgrund der Abhängigkeiten der

Routenwahl großräumiger Verkehre soll das UG im Norden die B, B und B, im Süden die A, im Westen Teile bis zum Großraum ... sowie im Osten die A .. mit den Städten ... und ... noch beinhalten.

Darüber hinaus ist das Fernverkehrsnetz der Bundesrepublik Deutschland in die Betrachtungen einzubeziehen.

3. Eingangsdaten

3.1 Strukturdaten

Die Verkehrsuntersuchung baut auf einer Einbeziehung der nachfragebeeinflussenden Strukturgrößen (Einwohner, Beschäftigte, Einzelhandel, Schüler und Schulplätze, singuläre Verkehrserzeuger) auf. Als Grundlage für die Berechnung der Verkehrsnachfrage können dem Auftragnehmer die Strukturdaten von Hessen-Mobil zur Verfügung gestellt werden.

Diese Datenbasis enthält auf Gemeindeebene die Einwohner nach Geschlecht und Altersklassen, sowie sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort nach 5 Wirtschaftsbereichen. Diese Daten sind in Abhängigkeit von der Raumgliederung (Einteilung der Verkehrszellen in Ortsteile) und dem verwendeten Verkehrsmodell in Abstimmung mit den Gebietskörperschaften noch zu verfeinern, gegebenenfalls um lokale Besonderheiten (z. B. neue Baugebiete) zu ergänzen. Die Strukturdaten müssten derart überarbeitet werden, dass im Zusammenspiel mit den aktuellen Zählungen eine Analyse für das Jahr 2016 berechnet werden kann.

Analog sind die Daten für Rheinland-Pfalz vom rheinland-pfälzischen Landesamt für Statistik zu übernehmen.

3.2 Verkehrsangebotsdaten

3.2.1 MIV

Als Grundlage für diese Verkehrsuntersuchung wird dem Auftragnehmer von Hessen-Mobil das Netz der Nutzen-Kosten-Untersuchung für Landesstraßen („Hessennetz“ - „Hessenmatrix“) zur Verfügung gestellt. Dieses Netz im VISUM - Format bildet in Hessen und in den umliegenden Regierungsbezirken das Straßennetz mit allen klassifizierten Straßen, sowie mit einigen wichtigen Gemeindestrassen ab. Derzeit liegt dem Netz eine zumindest gemeindescharfe Zelleinteilung zugrunde. In einigen Regionen wurde die Zelleinteilung im Rahmen der NKU deutlich verfeinert. Das Verkehrsnetz ist mit allen umlegungsrelevanten Parametern versehen und anhand der bundesweiten Verkehrszählung 2010 kalibriert. Das Gesamtnetz beinhaltet zurzeit 2900 Bezirke, 106.000 Knoten und 246.000 Strecken. Für die Bearbeitung dieser Verkehrsuntersuchung kann dem Auftragnehmer entweder das Gesamtnetz oder ein beliebiger Ausschnitt zur Verfügung gestellt werden. Die vorhandene Matrix kann zur Abbildung der Fernverkehre genutzt werden. Für das Verkehrsmodell Hessen liegt eine Pkw- und eine Gesamt-Lkw-Matrix vor.

Das vorhandene Analysenetz ist vom Auftragnehmer der Zellstruktur der VU Masterplan Mobilität 2030 anzupassen und entsprechend den Aufgabenstellungen zu verfeinern.

Falls beim Auftragnehmer ähnliche Daten aus anderen Untersuchungen in diesem Raum zur Verfügung stehen, die eine effizientere Bearbeitung ermöglichen, können diese Daten genutzt werden.

Die Datengrundlage ist offen zu legen und den Auftraggebern ist die weitere Verwendung dieser Daten zu gestatten.

3.2.2 ÖV

Der Einflussbereich des Untersuchungsraumes ... liegt im erweiterten Untersuchungsgebiet der Verkehrsdatenbasis Rhein- Main (VDRM). Für die VDRM liegt ein fahrplanfeines ÖV-Netz für das Jahr 2010 vor. Da der Untersuchungsraum ... am nordwestlichen Rand des erweiterten Untersuchungsgebietes der VDRM liegt, basieren die Modellrechnungen hier auf einer relativ groben Zell- (Gemeinden) und Netzstruktur (die Lahntalbahn und regionale Buslinien). Für den Bereich zwischen .. und .. sind nur noch Informationen zu der Bahnlinie vorhanden. Es besteht jedoch die Möglichkeit innerhalb von Hessen das ÖV-Netz um weitere Buslinien zu ergänzen. Diese Netz-Daten könnten im VISUM-Format von Hessen-Mobil dem potentiellen Auftragnehmer als Grundlage für die Modellrechnung zur Verfügung gestellt werden. Anpassungen an die Zellstruktur und erforderliche Netzergänzungen, bzw. relevante Änderungen des Fahrplanes seit 2015 sind vom Auftragnehmer vorzunehmen.

Falls beim Auftragnehmer ähnliche Daten aus anderen Untersuchungen in diesem Raum zur Verfügung stehen, die eine effizientere Bearbeitung ermöglichen, können diese Daten genutzt werden. Die Datengrundlage ist offen zu legen und den Auftraggebern ist die weitere Verwendung dieser Daten zu gestatten.

Nach Abschluss der Untersuchung zum Masterplan Mobilität .. müssen die ÖV-Netze im VISUM-Format den Auftraggeber übergeben werden.

3.2.3 Fußgänger- und Radverkehr

Für den Fußgänger- und Radverkehr sind eigene Erhebungen eventuell mit Befragungen durchzuführen, um das Mobilitätsverhalten im Untersuchungsraum .. abbilden zu können.

4. Verkehrserhebungen

4.1 Durchführung

Zur Kalibrierung des aufzubauenden Modellsystems ist eine detaillierte Kenntnis der Verkehrsströme im Planungsgebiet erforderlich. Es ist notwendig, regions-spezifisches Datenmaterial über Verkehrserhebungen im Planungsraum zu beschaffen, da die bundesweite Verkehrszählung 2010 zum Zeitpunkt der Fertigstellung der Verkehrsuntersuchung veraltet ist.

4.1.1 Verkehrsbefragungen:

An folgenden Querschnitten sind in jeweils einer Richtung von 6.00 bis 20.00 Uhr Befragungen durchzuführen:

.....

Parallel zu den Befragungen sind Querschnittszählungen in der Zeit von 6.00 bis 20.00 Uhr durchzuführen, um eine korrekte Netz-Eichung für den Analysezustand 2016 zu ermöglichen:

4.1.2 Querschnitts- und Knotenpunktszählungen

Es werden 50 Knotenpunkte in Abstimmung mit dem Auftraggeber gezählt.

Zur Ermittlung der Pt- und Pn-Werte für schalltechnische Untersuchungen ist einer Dauerzählstelle über 1 Woche an folgenden 7 Punkten vorzusehen:

7 Dauer-Zählstellen:

B..

B..

B..

B ..

L ..

B ..

L..

Querschnittszählungen sind jeweils in der Zeit von 6.00 bis 20.00 Uhr durchzuführen.

Knotenstromzählungen sind jeweils in den Zeiten von 6.00 bis 20.00 Uhr durchzuführen.

Dabei soll eine Zählperson nicht mehr als 3 Knotenströme erfassen.

Die Verkehrserhebungen sind vom Auftragnehmer vorzubereiten und durchzuführen, dies beinhaltet:

- Aufnahme der Zählstellen in der Örtlichkeit
- Erarbeitung von Beschilderungsplänen für die Befragung
- Abstimmung der Verkehrserhebungen (Polizei, Ordnungsamt, Straßenmeisterei, Schulen)
- Anwerben des Zählpersonals an örtlichen Schulen
- mündliche und schriftliche Einweisung des Zählpersonals
- Beaufsichtigung der Zählung

Die Auftraggeber stellen für den Auftragnehmer die Kontakte zu Schulen und Polizei her.

Die erforderliche Beschilderung der Zählstellen wird, einschließlich der erforderlichen Zusatzschilder, vom Auftragnehmer gestellt.

An den innerörtlichen Knoten sind PKW, LKW, Busse, Radfahrende und Fußgänger zu zählen.

4.2. Auswertung

Die Urlisten der Zählung und Befragung sind EDV-gerecht aufzubereiten und auszuwerten. Die Auswertung hat zu erfolgen und ist dem Auftraggeber gesondert EDV-gerecht zu in einer handelsüblichen Datei zur Weiterverarbeitung (z.B. Excel) zu übergeben.

4.2.1. Befragung

- die Verkehrsbefragungen sind entsprechend der Zelleinteilung des überarbeiteten MIV- Netzes 2016 zu kodieren
- Erstellen einer Matrix für jede Zählstelle
- Hochrechnen dieser Zählmatrizen auf Kfz/24 h
- grafische Darstellung der Hauptverkehrsbeziehungen nach Quell/Ziel- und Durchgangsverkehr
- Übergabe der Zählstellenmatrizen an die Auftraggeber
- Es ist ein Preis für eine zusätzliche Auswertung einer Befragungsstelle zu beziffern.

4.2.2. Querschnitts- und Knotenpunktzählungen

- Auswertung der Zählergebnisse von sieben mobilen Dauerzählstellen
- Hochrechnung der Querschnitts- und Knotenstromzählungen mit den Verkehrszahlen der Dauerzählstellen
- in Listenform, detailliert nach Fahrzeugarten, Fahrtrichtung und Viertelstundenintervallen
- Darstellung der Ganglinien
- Hochrechnen der 14-Stundenzählungen auf 24h-Werte
- Übergabe des Zählmaterials an die Auftraggeber; alle Zählzeiten sind in einem Excel-Format zu liefern
- Es ist jeweils ein Preis für eine zusätzliche Auswertung einer Querschnittszählung und einer Knotenpunktzählung zu beziffern

4.3 Ermittlung der ÖV-Nutzung

Die Ermittlung ist mit den lokalen Verkehrsträgern, RMV, VRM und dem Westerwaldkreis abzustimmen. Eventuell können deren Zählzeiten übernommen werden. Ansonsten sind eigene Zählungen und evtl. Befragungen an den Eingangskorridoren erforderlich.

5. Beschreibung der Verkehrsnachfrage - Analysefall

Aus den Angebots- und Strukturdaten sind unter Verwendung der Nachfragemodelle Analysematrizen für Pkw, Lkw, Rad und ÖV zu errechnen. Die Fernverkehre, deren Quellen

und oder Ziele außerhalb des Untersuchungsgebietes liegen, werden der „Hessenmatrix“ oder „Rheinland-Pfalz-Matrix“ (Grundlage sind Berechnungen des BMVBW) entnommen und mit den Ergebnissen der Modellrechnung überlagert. Anhand der Verkehrszählungen wird das Modell vom Auftragnehmer durch Überprüfung und Anpassung der Modellparameter kalibriert.

Als Ergebnis sind die geeichten Streckenbelastungen IV (Kfz/24 h und Lkw/24 h) und ÖV für die Analyse 2016 im Erläuterungsbericht darzustellen und zu dokumentieren. Besondere Schwachstellen im heutigen Verkehrsnetz für MIV, Radverkehr und ÖV sind aufzuzeigen. Die Umlegungen sind entweder direkt mit dem Programmsystem VISUM durchzuführen und dem Auftraggeber nach Abschluss der Analyseberechnungen zu übergeben, oder- wenn ein anderes Umlegungssystem genutzt wird-, sind die Daten (Netze und Matrizen) dem Auftraggeber nach Abschluss der Untersuchung im dann aktuellsten VISUM-Format zu übergeben. Es muss sichergestellt sein, dass die Umlegungsergebnisse in VISUM reproduziert werden können.

Die korrekte Übernahme der Daten im VISUM-Format durch die Auftraggeber und die Reproduzierbarkeit der Ergebnisse ist durch eine Dokumentation der Arbeitsschritte und der verwendeten Daten und Parameter sicherzustellen.

Die ÖV-Matrix wird auf das Netz umgelegt und auf Plausibilität geprüft. Zählwerte zur Eichung der ÖV-Umlegungen können nicht zur Verfügung gestellt werden. Das ÖV-Netz ist in seiner Analyse nach Belegungsanzahl und der beförderten Personen darzustellen.

6. Verkehrsprognose

Die zu erarbeitenden und zu bewertenden Verkehrsbilder des Planungsraumes enthalten überlappende Wirkungen aus einer allgemeinen Verkehrsentwicklung infolge der Bevölkerungsentwicklung und der Entwicklung des Mobilitätsverhaltens und aus den Veränderungen der Verkehrsangebote.

6.1. Prognosenußfall 2030

6.1.1. Strukturdaten

Die aktuellsten Strukturprognosen des Planungsraumes (Regionalplan Mittelhessen) und Untersuchungsraumes sind zu übernehmen. Die Strukturdatensätze sind vor der Modellrechnung vom Auftragnehmer mit dem RP Gießen, Planungsgemeinschaft Mittelrhein—Westerwald und den Gebietskörperschaften im Planungsgebiet abzustimmen.

6.1.2. MIV-Angebot

Das Analysenetz 2016 ist vom Auftragnehmer für die Prognosemodellberechnung um indisponible Maßnahmen zu ergänzen. Die indisponiblen Maßnahmen sind mit den Auftraggebern abzustimmen.

6.1.3. ÖV-Angebot

Das ÖV-Angebot für den Prognosehorizont 2030 ist mit den jeweiligen Aufgabenträgern des Öffentlichen Personennahverkehr abzustimmen und in das Analysenetz einzuarbeiten. Die Aussagen der jeweiligen Nahverkehrspläne sind zu berücksichtigen.

Die Kontakte zu den Verkehrsverbünden können durch die Auftraggeber hergestellt werden. Es ist zu prüfen, ob im Planungsgebiet weitergehende Vorstellungen bestehen, die von dem großräumigen Konzept der Verkehrsverbünde nicht abgedeckt werden. Diese Maßnahmen sind mit den Gebietskörperschaften abzustimmen und in das Prognosenetz zu integrieren.

6.1.4 Rad- und Fußgängerverkehr

Der Rad- und Fußgängerverkehr ist darzustellen und Konzepte für dessen konfliktfreie Führung im Netz vorzulegen.

6.1.4 Berechnung des Prognosenullfalles

Aus den oben beschriebenen Daten sind unter Verwendung der Nachfragemodelle die Matrizen (Pkw, Lkw, Radverkehr und ÖV) des Prognosenullfalles zu errechnen. Die Matrizen sind vom Auftragnehmer auf Plausibilität zu prüfen und auf die Prognosenullfallnetze umzulegen. Dieser Prognosenullfall dient zur Beurteilung der Wirkungen aller Planungsfälle. Der Prognosenullfall ist im Erläuterungsbericht darzustellen und zu erläutern. Besondere Schwachstellen im künftigen Verkehrsnetz ohne den Ausbau sind aufzuzeigen. Die Matrizen und Netze des Bezugsfalles sind den Auftraggebern nach Abschluss der Untersuchung im VISUM-Format zu übergeben.

Um Spannungen zu den in Hessen und Rheinland-Pfalz vorliegenden bzw. laufenden Verkehrsuntersuchungen zu vermeiden sollen diese Verkehrsdaten in der durchzuführenden Verkehrsuntersuchung Berücksichtigung finden. Diese zusätzlichen Leistungen sind in die Kalkulation einzubeziehen.

Die ÖV-Matrix ist durch Umlegung auf das Netz auf Plausibilität zu prüfen, die Ergebnisse der Umlegung werden nicht im Erläuterungsbericht dargestellt.

Der Rad- und Fußgängerverkehr sind gesondert zu betrachten.

6.2. Entwicklung von drei Szenarien mit entsprechenden Maßnahmenvorschlägen

Die Verkehrsprognose ist für das Jahr 2030 auszulegen. Auf Grundlage dieser Prognose sind drei Szenarien zu entwickeln in denen verschiedene Maßnahmenvorschläge auf ihre Wirkungen überprüft werden. Die Vorschläge sind in den Szenarien in notwendige Maßnahmenbündel zusammenzufassen um die Zielvorstellungen eines Szenarios

durchsetzen zu können. Hierbei sind die Interdependenzen zwischen den Verkehrsarten darzustellen und deren Auswirkungen auf kritische Bereiche (Luftreinhaltung, Lärm) zu überprüfen.

In den Szenarien sind Maßnahmen des Klimaschutzes besonders hervorzuheben und zu benennen.

In den jeweiligen Szenarien sind Vorschläge für Ausbau- und Organisationsvorschläge zu entwickeln und darzustellen. Hierbei sind öffentlich zugängliche Kommunikationsplattformen und -medien einzubeziehen und entsprechende Angebote zu entwickeln. (Regionale Mitfahrbörse, Carsharing usw.)

6.2.1 LKW-Prognose

Als Grundlage für schalltechnische Berechnungen und Abgasberechnungen werden die LKW-Anteile am Gesamtverkehr benötigt. Neben den Lkw-Anteilen am Gesamtverkehr sind in der VU auch die für die schalltechnischen Berechnungen relevanten Güterverkehrsanteile am Tagesverkehr (pt) und am Nachtverkehr (pn) auszuweisen.

7. Erläuterungsbericht

Die Ergebnisse der Untersuchung sind in einem detaillierten Erläuterungsbericht zu beschreiben und zusammen mit den grafischen und tabellarischen Darstellungen in 10-facher Ausfertigung zu liefern. Zusätzlich dazu ist ein vervielfältigungsfähiges Exemplar zu übergeben. Der Erläuterungsbericht ist als MS-Winword-Datei und die enthaltenen Umlegungsplots und Tabellen sind als plotfähige bzw. druckfähige pdf-Dateien zu liefern. Dem Erläuterungsbericht ist eine Kurzfassung beizulegen.

8. Datenübergabe

Alle erhobenen Verkehrszählungsdaten sind in einem handelsüblichen Berechnungsformat (z.B. Excel) für alle gezählten Knoten zu übergeben.

Die Verkehrsumlegungen müssen alle Visumfähig sein.

Alle Präsentationen sind im Format Power-point oder .pdf zu liefern. Die Abschlussdokumentation ist

- mit allen Plänen und Anlagen in einer PDF-Datei und
- in einem bearbeitbaren Format (z.B. Word) sowie
- in einem Ordner ausgedruckt mit allen Anlagen und Plänen einmal als ausgedrucktes Exemplar zu liefern.

9. Abstimmungs- und Erörterungstermine

Es ist vorgesehen für den Masterplan Mobilität einen Steuerungskreis mit etwa 10 Personen zu bilden, dem regelmäßig zu berichten ist. Dem Steuerungskreis obliegen folgende Aufgaben:

- Beschluss über die Bestandsanalyse
- Beschluss über die Zielszenarien beim Masterplan Mobilität
- Beschluss über die Empfehlungen und vorgeschlagenen Maßnahmen und
- Beschluss über den Entwurf des Masterplanes (der Beschluss selbst erfolgt durch die Stadtverordnetenversammlung auf Vorschlag des Steuerungskreises)

Dem Steuerungskreis vorgeschaltet ist ein Beirat aus den örtlichen Verkehrsinitiativen, Vertretern von Einzelhandel und IHK, dem öffentlichen Personen Nahverkehr und den Nachbarkommunen und weiteren interessierten Bürgern. In diesem Beirat sollen moderiert folgende Punkte zur Diskussion gestellt werden:

- den Entwurf der Bestandsanalyse öffentlich zu beraten und zu ergänzen
- den Entwurf der zu bildenden Szenarien öffentlich zu beraten und zu ergänzen und eine Empfehlung für den Steuerungskreis auszusprechen
- den Entwurf des Masterplanes zu öffentlich beraten und evtl. Ergänzungen vorzunehmen, bevor er vom Steuerungskreis verabschiedet und den städtischen Gremien vorgelegt wird.

Für diese Gremien und mit dem Auftraggeber intern vorgeschaltete Vorbereitungstermine sind ausreichend Besprechungstermine und Fahrtkosten anzubieten.

Weiter sind drei Termine für den entscheidenden Ausschuss in der Stadtverordnetenversammlung vorzusehen.

10. Termine

Bei der Bearbeitung der Verkehrsuntersuchung ist folgender Zeitplan einzuhalten:

April 2016	Vergabe des Masterplans Mobilität
Mai 2016	Arbeitsvorbereitung
	Aufnahme der Strukturdaten
	Straßennetaufnahme
	Einarbeiten der Strukturdaten
Juni 2016	Durchführung der Verkehrserhebung
Juli bis September 2016	Auswertung der Verkehrserhebung und der ÖPNV-Daten
September bis Dezember 2016	Modelleichung und Analyse
	Aufnahme der Prognosedaten
	Fertigstellung Entwurf Bestandsaufnahme mit grober Trendanalyse
Januar 2017	Präsentation des Entwurf der Bestandsaufnahme vor dem Beirat

Februar 2017	Verabschiedung der Bestandsaufnahme mit Trendanalyse von Steuerungskreis
Februar bis April 2017	Entwickeln der Szenarien und Maßnahmenvorschlägen mit ersten Verkehrsumlegungen im MIV.
Mai 2017	Präsentation des Entwurfs der Szenarien vor Beirat und Verabschiedung durch Lenkungskreis
Juni bis September 2017	Berechnung der der verkehrsträgerübergreifenden Interdependenzen der Maßnahmenbündel auf die Szenarien. Ausformulieren der Szenarien und ihrer Konsequenzen.
September 2017	Präsentation des Entwurfs des Masterplanes Mobilität vor Beirat und Steuerungskreis
November/Dezember 2017	Verabschiedung Masterplan Mobilität

12. Ansprechpartner

Bei Fragen zur Leistungsbeschreibung zum Masterplan Mobilität stehen zur Verfügung: