Stadtverwaltung Lahnstein

Sitzungsvorlage Drucksachen-Nr.: **BV 18/3510**

Fachbereich	**Datum**
Fachbereich 1 - Zentrale Dienste, Stadtentwicklung und Kultur	18.10.2018

Beratungsfolge	**Sitzungstermin**	**öffentlich / nichtöffentlich**
Haupt- und Finanzausschuss	15.11.2018	Ö

Auftragsvergabe Mobilitätskonzept

Sachverhalt:

Kommunale Verkehrsplanung braucht - über aktuelle Verkehrsvorhaben hinaus - mittel- und langfristige Perspektiven.
Um solche Perspektiven zu entwickeln und die künftigen Verkehrsprojekte für Lahnstein aufeinander abzustimmen, soll ein verkehrsträgerübergreifendes und ausgewogenes „Mobilitätskonzept“ mit konkreten Maßnahmen erarbeitet werden.
Dieses wird seinen Vorgänger, den „Generalverkehrsplan“ aus dem Jahr 1988, ersetzen.

Seit Jahrzehnten stellen die Verkehre in der Stadt Lahnstein den größten und umfassendsten Problembereich in der Stadtentwicklung dar.
Der Kraftfahrzeugverkehr bewegt sich aufgrund der örtlichen Gegebenheiten überwiegend linear von Nord nach Süd (bzw. umgekehrt) auf der Trasse einer ehemaligen, inzwischen abgestuften Landesstraße. Diese verläuft über weitere Strecken durch Hauptgeschäftsstraßen und überlagert die dort vorhandenen Anliefer- und Kundenverkehre, tangiert letztendlich aber auch parallel dazu entstandene Wohnnutzungen.
Eine Vielzahl von Ein- und Ausfahrten zu privaten Grundstücken sowie der ruhende Verkehr zusammen mit baulichen Engpässen beeinflussen den Verkehrsablauf negativ.
Insbesondere die Situation von Fußgängern und Radfahrern ist mit den gegebenen Straßenquerschnitten und dem vorhandenen Verkehrsaufkommen (Pkw, Lkw, Radfahrer, Fußgänger) nicht vereinbar. Auch der bauliche Straßenzustand ist in einigen Bereichen unzureichend.

Nahezu parallel zur Straße verlaufen Schienenverkehre und die Bundeswasserstraße Rhein, beide verbunden mit mehr oder weniger intensiven Immissionen, deren

Auswirkungen allesamt Spuren in der baulichen Entwicklung der Stadt hinterlassen haben.

Lösungen gestalten sich aufgrund der topographischen Lage Lahnsteins schwierig. Zwar waren mit der Eröffnung einer Umgehungsstraße im Zuge der Bundesstraße B 42 im Jahr 1979 knapp 20.000 Fahrzeuge pro Tag aus der bisherigen Ortsdurchfahrt herausgenommen worden. Eine wesentliche Entlastung der Verkehrssituation hat die Bundesstraße jedoch nur in den ersten Jahren ihres Bestehens mit sich gebracht.
Die Verkehrsprobleme in den beiden Stadtteilen sollten sich damit nicht langfristig gelöst zeigen.

Grundlage einer geplanten neuen innerstädtischen Entlastungsstraße - die allerdings nicht realisiert wurde - war der Ende der Achtzigerjahre erstellte „Generalverkehrsplan“ als großes zusammenhängendes Konzept für das ganze Stadtgebiet (ein Auszug daraus, der den Umfang des Werkes anhand der damaligen Zählstellen verdeutlich, ist im Anhang abgebildet). Einzelgutachten für verschiedene Teilbereiche wurden in den Folgejahren für projektbezogene Anlässe erarbeitet.

Wenngleich sich das Straßennetz seitdem nicht wesentlich verändert hat, erfüllt der „Generalverkehrsplan“ nach heutigen Erkenntnissen nicht mehr seine Aufgabe.
Die damaligen statischen Berechnungsgrundlagen (Einwohnerzahlen, Motorisierungsgrad, Fahrleistung, Arbeitsplatzzahlen, Strukturentwicklungen etc.) sind nicht zuletzt auch aus der demographischen Entwicklung überholt, so dass nach dreißig Jahren die Erarbeitung einer neuen strategischen Grundlage zur Sicherstellung der Funktionsfähigkeit des innerstädtischen Verkehrsnetzes für dringend erforderlich gehalten wird.

Im Zuge der vor zwei Jahren eingeleiteten Stadtumbaumaßnahme für die Innenstadt Oberlahnstein im Zusammenhang mit der nun erwarteten Realisierung zumindest eines Teilstücks der vorgenannten Entlastungsstraße ergab sich die Notwendigkeit einer aktuellen verkehrlichen Untersuchung.
Erwartungsgemäß haben die ersten Überlegungen gezeigt, dass sich die Thematik nicht nur auf den Stadtteil Oberlahnstein beschränken lässt, sondern Auswirkungen auf die gesamte Stadt mit sich bringen werden. Der Bau der „Entlastungstraße“ wird zu erheblichen Verkehrsverlagerungen führen. Je nach Anknüpfung dieser Straße an das bestehende Straßensystem werden diese Veränderungen unterschiedlich sein.

Als Grundlage für die Entscheidung über Varianten zum Anschluss der Entlastungsstraße, Möglichkeiten zur Verbesserung des Park- und Stellplatzangebotes und eine schrittweise Sanierung der Straßen im Stadtkern soll nun ein Mobilitätskonzept dienen.
Wichtig ist hierbei, dass nicht nur der motorisierte (fließende und ruhende) Verkehr, sondern auch die Bedürfnisse der Fußgänger und Radfahrer als auch der ÖPNV mit einbezogen werden.

Der angedachte Umfang dieses Konzeptes ist nach gegenwärtigem Erfahrungsstand als „klassisch“ zu bezeichnen: nach Bestandsaufnahme, Erhebungen und eventueller Verkehrsbefragung (Quelle und Ziel), Knotenpunkt- und Querschnittszählungen,

Analyse Null-Fall und Prognosen für verschiedene Planungsfälle erwarten wir eine entsprechende Aufbereitung der Ergebnisse mit Bewertungen und Empfehlungen.

Um die Funktion der „Entlastungsstraße“ auch im Kontext mit der gesamten Stadtentwicklung und dem Stadtumbau-Programm für den Stadtteil Oberlahnstein zu sehen und zu belegen, wurde zu Anfang des Jahres eine „Machbarkeitsstudie“ in Auftrag gegeben. Diese zeigte Alternativen zum Anschluss der Straße an das bestehende Straßennetz auf quantifizierte die zu erwartenden Kosten. Die städtischen Gremien haben sich in den ersten Vorberatungen bereits auf eine dieser Varianten festgelegt.

Für ein Mobilitätskonzept, dessen Umfang sich an den vorbeschriebenen Rahmenbedingungen orientiert, aber letztlich anhand erkannter Notwendigkeiten zu definieren wäre, wurden zehn bundesweit tätige Büros mit entsprechenden Referenzen hinsichtlich der grundsätzlichen Bereitschaft zur Übernahme eines solchen Auftrages anfragt. Dazu gehörten auch Angaben über den Zeitrahmen, in der eine solche Untersuchung bearbeitet werden kann und natürlich auch die Höhe der Honorarkosten, die hierfür zu veranschlagen sind; zweckmäßigerweise thematisch gegliedert, damit sie individuell der Auftragsvergabe zugrunde gelegt werden können.

Letztendlich haben nur zwei Büros ihre Angebote abgeben, eines davon in Kooperation mit einem weiteren. Vier Büros können, überwiegend aus terminlichen Gründen, eine solche Aufgabenstellung nicht im Verlauf eines Jahres übernehmen und haben abgesagt; drei weitere sich überhaupt nicht gemeldet.

Das Honorar des günstigsten Anbieters VERTEC, Koblenz (in Kooperation mit der PTV Transport Consult GmbH, Karlsruhe) beläuft sich brutto auf 65.212 Euro. Der zweite Anbieter setzt für eine vergleichbare Konzeption ein Honorar in Höhe von 89.131 Euro an.

Finanzierung:

Soweit sich das Mobilitätskonzept auf den Stadtteil Oberlahnstein und das dortige Stadtumbau-Gebiet bezieht bzw. dessen Auswirkungen sich auf das Konzept erstrecken, wird eine anteilige Übernahme der Honorarkosten aus dem Förderprogramm „Stadtumbau“ angestrebt. Diesbezügliche Einzelheiten wären noch mit der Aufsichtsbehörde zu klären.

Beschlussvorschlag:

Die Auftragsvergabe eines Mobilitätskonzeptes für die Stadt Lahnstein ergeht an das Büro VERTEC, Koblenz, zum angebotenen Honorar in Höhe von 65.212 Euro.

(Peter Labonte)
Oberbürgermeister

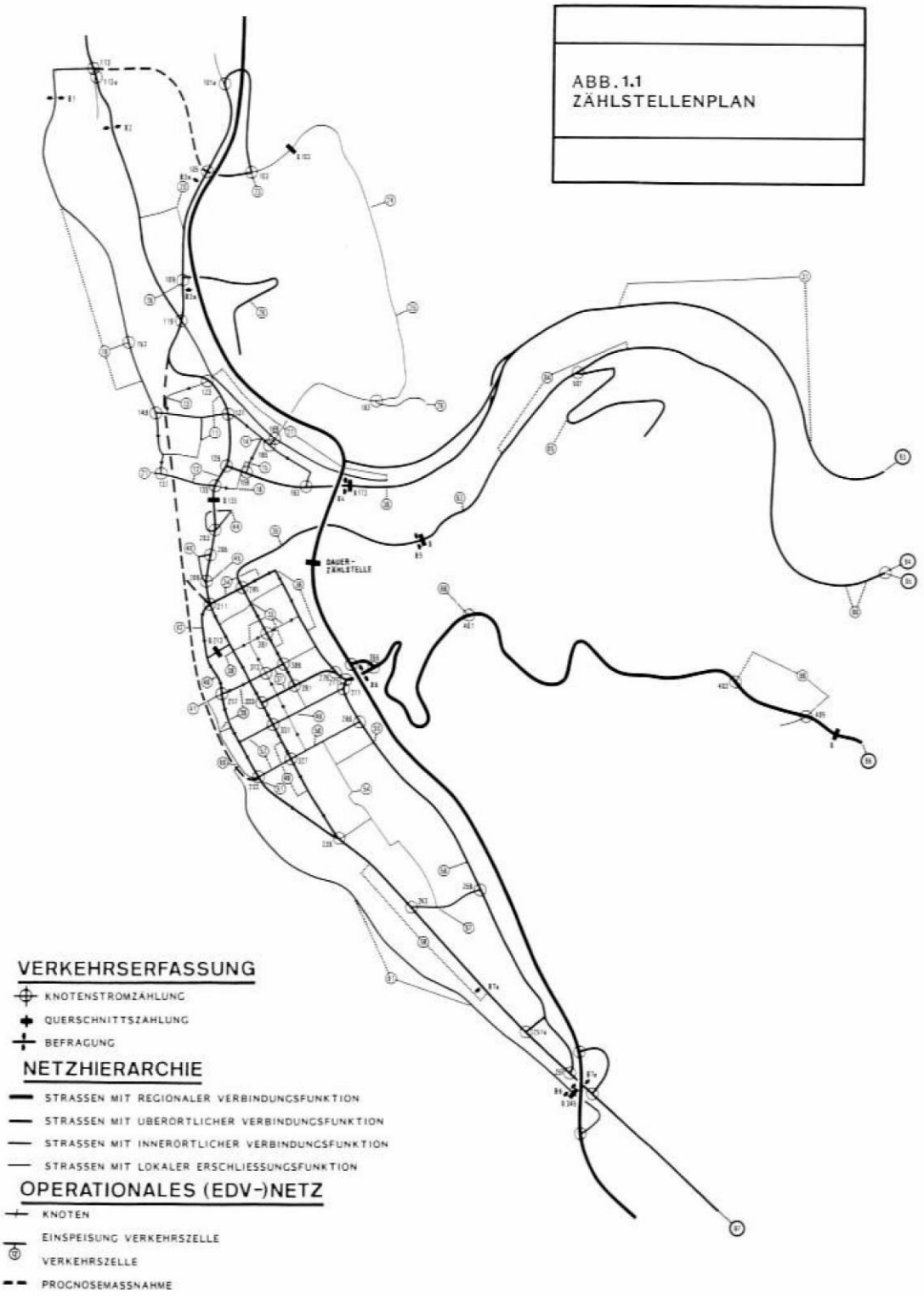
ABB. 1.1
ZÄHLSTELLENPLAN
DAUER-
ZÄHLSTELLE
VERKEHRSERFASSUNG
KNOTENSTROMZÄHLUNG
QUERSCHNITTSZÄHLUNG
BEFRAGUNG
NETZHIERARCHIE
STRASSEN MIT REGIONALER VERBINDUNGSFUNKTION
STRASSEN MIT ÜBERÖRTLICHER VERBINDUNGSFUNKTION
STRASSEN MIT INNERÖRTLICHER VERBINDUNGSFUNKTION
STRASSEN MIT LOKALER ERSCHLIESSUNGSFUNKTION
OPERATIONALES (EDV-)NETZ
KNOTEN
EINSPEISUNG VERKEHRSZELLE
VERKEHRSZELLE
PROGNOSEMASSNAHME