

Magistratsvorlage

Wissenschaftsstadt
Darmstadt



Eingang Magistrats- geschäftsstelle: 11.12.2019	an den Magistrat ☐ zur Kenntnis ☒ zur Beschlussfassung	Beteiligt vor Magistratsbeschlussfassung:
Dezernat III Amt: Stadtplanungsamt	an die Stadtverordnetenversammlung ☐ OBW zur Befassung ☒ zur Kenntnis ☐ zur Beschlussfassung ☐ zur abschließenden Beschluss- fassung Fachausschuss Behandlung in Ja Nein öffentl. Sitzung ☒ ☐	Mobilitätsamt ☐ OBW bei abschl. Beschlussfassung Magistrat
Verteiler:	Ja Nein Internetfähig ☒ ☐	Vorlage-Nr. 2019/0380 Magistratsbeschluss-Nr.
Produkt-Nr.: 511020 Kostenstelle: 061-001-2010 Kostenträger: 5110-51 Investitionsnummer: 17061-4202 Sachkonto: 0953010		

Betreff: Bund-Länder-Programm 'Soziale Stadt' Pallaswiesen- / Mornewegviertel:
Mobilitäts- und Verkehrskonzept für das Pallaswiesen- / Mornewegviertel

Vorlage vom: 20.11.2019

Beschlussvorschlag:

- Der Magistrat stimmt der Finanzierung der Maßnahme des Förderprogramms 'Soziale Stadt' Pallaswiesen- / Mornewegviertel in Höhe von 120.000 Euro zu. Fördermittel in entsprechender Höhe stehen unter der Kostenstelle 061-001-2010, Inv.Nr. 17061-4202 zur Verfügung.

Anlagen: Soz. Stadt_Pallaswiesen-_Mornewegviertel_Mobilitäts-
_Verkehrskonzept_Untersuchungsraum

Datenschutzrelevante Anlage: ☐

Folgekosten: ☐ Ja, ☒ Nein

Beschluss des Magistrats vom

Begründung zur Magistratsvorlage vom 20.11.2019

Anlass / Ausgangssituation

In dem am 17.05.2018 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossenen Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept (ISEK) ist das Thema 'Verkehr und Mobilität' als wichtiges Handlungsfeld benannt.

Das Fördergebiet weist aufgrund der großen Gewerbeareale in seinem Umfeld und den damit verbundenen Pendler- und LKW-Verkehren ein hohes Verkehrsaufkommen auf. Absehbare wohnbauliche Arrondierungen werden vermutlich zu weiteren Verkehrsaufkommen sowohl im fließenden als auch im ruhenden motorisierten Individualverkehr (MIV) führen.

Im gesamten Fördergebiet bilden sich zudem nahezu alle Straßenräume funktional und gestalterisch mangelbehaftet ab. Insbesondere die Nutzbarkeit für Radfahrende, Fußgängerinnen und Fußgänger ist durch Straßenschäden sowie Lücken in Geh- und Radwegen eingeschränkt. Hinzu kommt, dass der ruhende Verkehr vielfach in Gehwege eingreift und insgesamt einer Neuordnung bedarf.

Vor dem Hintergrund der Komplexität der Gesamtanforderungen, in die auch die Erschließung der umliegenden Industriebetriebe einzubeziehen ist, ist eine qualifizierte Bestands- und Problemanalyse sowie die Erarbeitung eines integrierten Gesamtkonzeptes mit Aussagen zur optimierten Vernetzung von MIV, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr sowie dem Aufzeigen von Handlungsbedarfen in den Straßenräumen eine wichtige Voraussetzung für die Definition konkret umzusetzender Maßnahmen. In der Zusammenschau ist aufzuzeigen, wie das Verkehrsgeschehen im Fördergebiet nachhaltig und für alle Verkehrsteilnehmer ausgewogen gestaltet und die Aufenthaltsqualität in den Straßenräumen deutlich erhöht werden kann.

Aufgabenstellung

Im Rahmen des zu erarbeitenden Mobilitätskonzeptes ist nach einer vertiefenden Analyse des Status Quo in Bezug auf alle Verkehrsarten darzustellen, ob und wie über eine Vernetzung planerischer und verkehrsrechtlicher Instrumente auto- bzw. verkehrsreduziertes Wohnen und Arbeiten gefördert werden kann. Analyseabhängig ist darzustellen, welchen Beitrag hierzu verkehrslenkende Maßnahmen, eine Umgestaltung von Straßenräumen, eine verbesserte Stellplatzorganisation, flächendeckendes Carsharing und Elektromobilität, die Optimierung der Bedingungen für Radfahrende, Fußgängerinnen und Fußgänger etc. sowie Maßnahmen des Mobilitätsmanagements (z.B. Jobticket) leisten können.

Abhängig von den Ergebnissen ist der Einsatz eines Mobilitätsmanagements vor Ort zur Beratung von Unternehmen und Arbeitnehmern, von Wohnungswirtschaft sowie Bewohnerinnen und Bewohnern zu prüfen.

Im Rahmen des Konzeptes sind auch die Schwerpunktsetzungen der verkehrlichen Entwicklung der Wissenschaftsstadt Darmstadt (u.a. Leitlinien Radverkehr, Nahmobilität) und die Anregungen aus dem Masterplanprozess Darmstadt 2030+ für den Bereich Pallaswiesen-/ Mornewegviertel aufzugreifen.

Das zu untersuchende Kerngebiet (ca. 60 ha) ist deckungsgleich mit dem Fördergebiet 'Soziale Stadt' Pallaswiesen- / Mornewegviertel. Die Verflechtungen des Fördergebiets mit den angrenzenden Gebieten sind in die Analyse einzubeziehen. Der gesamte Untersuchungsraum aus Kern- und Mantelzone umfasst eine Fläche von ca. 209 ha.

Zu beantworten sind insbesondere die Fragen:

- Wie kann erreicht werden, dass die Veränderungen im Fördergebiet (u.a. die Nachnutzung untergenutzter Flächen) nicht mit einem Kfz-Verkehrswachstum einhergehen?
- Wie kann eine verkehrsverträgliche Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer mit positiven Folgen für das Stadtbild gestaltet werden?
- Wie können Wirtschafts- und Lieferverkehre so organisiert werden, dass sie stadtverträglich sind?
- Wie kann Verkehr umwelt- und flächengerechter sowie stadtverträglicher mit weniger Luft- und Lärmemissionen gestaltet werden?

- Wo bilden sich überdimensionierte Verkehrsflächen ab und wie können diese zukünftig anders genutzt werden?

Leistungsbild

Gegenstand des Verkehrs- und Mobilitätskonzeptes sind folgende Leistungsbausteine:

Ergänzende Bestandsanalyse

- Zu untersuchen sind alle Verkehrsträger und ihre Vernetzung. Einzugehen ist auf die Qualität der verschiedenen Angebote sowie auf Zielkonflikte und Nutzungskonkurrenzen. Im ruhenden Verkehr sind dem Parkraumangebot auf Basis von Erhebungen Aussagen zur Parkraumnachfrage gegenüber zu stellen und zu bewerten.

Integration vorliegender Planungen

- Für Teilbereiche des Fördergebietes (z.B. Pallaswiesenstraße, Dolivostraße / Julius-Reiber-Straße) liegen Planungen zur Umgestaltung vor.
- Zu prüfen ist, ob sie den im Rahmen der Bestandsanalyse ermittelten Anforderungen und Standards genügen. Falls dies nicht der Fall sein sollte, sind geeignete Hinweise zur Überarbeitung zu geben.

Maßnahmenkonzept

- Darzustellen ist, wie das Verkehrsgeschehen im Untersuchungsgebiet nachhaltig gestaltet, die Unabhängigkeit vom eigenen Auto gefördert und eine Stadt der kurzen Wege umgesetzt werden kann.
- In diesem Kontext ist u.a. aufzuzeigen, wie Straßenräume unter Sicherstellung der Erschließung angrenzender Gewerbebetriebe umgestaltet, Lücken im Radverkehrsangebot geschlossen und ausreichende Bewegungs- und Aufenthaltsflächen für den Fußverkehr zur Verfügung gestellt werden können. Im Bereich ÖPNV ist aufzuzeigen wie dieser gestärkt und mit multimodalen Angeboten ergänzt werden kann. Für den ruhenden Verkehr, insbesondere in Bereichen mit hohem Parkdruck, ist darzustellen, wie dieser neu geordnet werden und ggf. bewirtschaftet werden kann.
- Dabei ist sowohl die Vernetzung des Fördergebietes mit seiner Umgebung und den angrenzenden Quartieren als auch die Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs und wichtiger Einrichtungen sowie Umschlagpunkte in der Stadt zu beachten.
- Da das Quartier Pallaswiesenstraße / Mornewegstraße im Masterplanprozess Darmstadt 2030+ sowie im damit verbundenen in Bearbeitung befindlichen Mobilitätskonzept Darmstadt2030+ als Schlüsselquartier für Transformation identifiziert wurde, ist auch auf die hier aufgezeigten verkehrlichen Maßnahmen einzugehen.
Hierzu gehört insbesondere die Empfehlung einer Straßenbahnerschließung mit Weiterführung Richtung Westen bis nach Weiterstadt. Die Tragfähigkeit der bereits vorliegenden Empfehlungen (Verkehrsführung, Flächenverfügbarkeit, Anschlüsse / Übergänge, etc.) ist zu prüfen und zu bewerten.

Vertiefende Aussagen zu 'Schlüsselräumen'

Vor dem des ISEK sind die im Folgenden dargestellten 'Schlüsselräume' vertieft zu behandeln:

- Kirschenallee / Feldbergstraße / Mornewegstraße (geplante Aufwertung der Straßenräume für Radfahrer und Fußgänger)
- Kreuzungsbereich Kirschenallee / Mainzer Straße / Landwehrstraße (geplanter Stadtplatz)
- Kreuzungssituation Dolivostraße / Feldbergstraße (geplanter Quartiersplatz)
- Rößlerstraße / Dolivostraße (geplanter Grünzug)
- Umfeld von Steubenplatz und Kunsthalle (geplante Aufwertung Grünfläche / Kultureinrichtung)

Kommunikation

Vorgesehen sind zwei öffentlichen Präsentationen (Analyse / Maßnahmen) im Stadtteil, vier Abstimmungstermine mit der Auftraggeberin und dem Stadtteilmanagement, zwei Termine für die Abstimmung mit weiteren Beteiligten sowie zwei Präsentationstermine in städtischen Gremien.

Vor dem Hintergrund der Verwendungsnotwendigkeit bereitgestellter Fördermittel wird eine zeitnahe Bearbeitung verfolgt.

Ziel ist, das Mobilitäts- und Verkehrskonzept im Rahmen des Bund-Länder-Programms 'Soziale Stadt' umzusetzen. Die hierfür benötigten Fördermittel stehen bereit.

Vergabevorschlag

Das Angebot des Ing.-Büros Durth Roos Consulting GmbH enthält nach Angebotsprüfung mit einer Angebotsendsumme von 116.828,25 EUR den niedrigsten Angebotspreis und ist unter Berücksichtigung von wirtschaftlichen Gesichtspunkten das annehmbarste. Vorgeschlagen wird, das Ing.-Büro Durth Roos Consulting GmbH mit den dargestellten Leistungen zu beauftragen.

Darmstadt, 20.11.2019

Der Dezernent I

Die Dezernentin III

Jochen Partsch
Oberbürgermeister

Dr. Barbara Boczek
Stadträtin

Der Dezernent IV

Die Dezernentin V

André Schellenberg
Stadtkämmerer

Barbara Akdeniz
Stadträtin