

Wissenschaftsstadt Darmstadt 	Magistratsvorlage		Eingang Magistrats- geschäftsstelle:
Dezernat VI Amt: Straßenverkehrsamt	an den Magistrat ☐ zur Kenntnis ☒ zur Beschlussfassung		Beteiligt vor Magistrats- beschlussfassung:
Vorlage-Nr. 2006/0031 Magistratsbeschluss-Nr.	an die Stadtverordnetenversammlung ☐ OBW zur Befassung ☐ zur Kenntnis ☒ zur Beschlussfassung ☐ zur abschließenden Beschluss- fas- - sung Fachausschuss		Dezernat I Dezernat III Dezernat VI ☐ OBW bei abschl. Beschlussfassung Magistrat
Verteiler:	Internet ☐ ja ☐ nein Tagesordnung ☒ I ☐ II		

**Betreff: Verkehrsentwicklungsplanung der Wissenschaftsstadt Darmstadt
- Schlussbericht -**

Vorlage vom: 16.12.2005

Beschlussvorschlag:

1. Der Schlussbericht zur Verkehrsentwicklungsplanung der Wissenschaftsstadt Darmstadt wird zur Kenntnis genommen.
2. Der unter Punkt 7 dargestellten Empfehlungen zur Umsetzung des integrierten Handlungskonzeptes und Prioritätenbildung wird zugestimmt.

Anlagen: Schlussbericht VEP auf CD-Rom

Beschluss des Magistrats vom

1. EINFÜHRUNG

1.1 Anlass und Aufgabenstellung

In Darmstadt hat – wie in vielen Städten – das Verkehrsaufkommen insbesondere im Kfz-Verkehr in den letzten Jahren kontinuierlich zugenommen. Geänderte Lebensweisen und Siedlungsstrukturen, neue Logistikstrukturen im Güterwirtschaftsverkehr sowie die Öffnung der Grenzen im vereinigten Europa haben zu einem Anwachsen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) geführt. Dies hat auch in Darmstadt eine Vielzahl von Problemen zur Folge.

- die Lebens- und Wohnqualität ist beeinträchtigt,
- die Chancengleichheit aller Verkehrsarten und die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden sind nur noch eingeschränkt gewährleistet,
- die soziale Brauchbarkeit des Straßenraums und das Stadtbild sind oft nachhaltig gestört,
- die Funktionsfähigkeit des Kfz-Verkehrs ist gefährdet.

Auch wenn das Kraftfahrzeug ein wesentlicher Träger der städtischen Mobilität ist, müssen seine nachteiligen Wirkungen begrenzt und die Abwicklung des Gesamtverkehrs unter Einbeziehung aller Verkehrsträger in ein integriertes Gesamtkonzept eingebettet werden. Die Stadt Darmstadt hat dies erkannt und die Büros StetePlanung, Darmstadt und Habermehl+Follmann, Rodgau, im Jahre 2001, mit der Erarbeitung eines Verkehrsentwicklungsplans beauftragt, mit dem die Weichen für einen zukunftsgerichteten Umgang mit dem Thema Verkehr gestellt werden sollen.

Das erweiterte Verständnis von städtischer Verkehrsplanung und die damit verbundenen Ziele können nur erreicht werden, wenn in mehrfacher Hinsicht eine Integrationsaufgabe gelöst wird:

- Stadtentwicklung und Verkehrsentwicklung müssen als zwei Seiten ein- und derselben Medaille begriffen werden, denn die Stadtentwicklung, die Ausweitung von Siedlungsgebieten, die Festlegung (oder Einschränkung) bestimmter Nutzungen etc. bestimmen maßgeblich das Verkehrsgeschehen. Diesen Wechselwirkungen muss Rechnung getragen werden.
- Umweltqualität und Verkehrsgeschehen stehen in einem engen Zusammenhang. Die diesbezüglichen Qualitätsanforderungen (z.B. aus EU-Richtlinien) bedingen Konsequenzen im Umgang mit dem Verkehr und der Bewältigung der negativen Auswirkungen des Kfz-Verkehrs.
- Innerhalb des Gesamtverkehrssystems ist das Zusammenspiel der verschiedenen Verkehrsträger von entscheidender Bedeutung. Die spezifischen Stärken der einzelnen Verkehrsträger müssen zur Geltung gebracht, die Schnittstellen müssen optimiert werden. Der nicht-motorisierte Verkehr muss – gerade in einer kompakten Stadt wie Darmstadt – in seiner Bedeutung gewürdigt werden.
- Die konstruktive Auseinandersetzung mit dem Thema Verkehrsentwicklung in einer Stadtgesellschaft erfordert die Initiierung eines diskursiven Prozesses, in den alle wichtigen Akteure eingebunden sind.

Der Verkehrsentwicklungsplan ist ein Rahmenplan, der Aussagen darüber treffen soll, wie das Verkehrsgeschehen in Darmstadt in den nächsten 10-15 Jahren gestaltet werden soll und wie die Handlungsspielräume hierzu aussehen. Er soll Möglichkeiten aufzeigen, wie die verkehrspolitischen Zielvorstellungen der Stadt Darmstadt umgesetzt werden können und soll Entscheidungsgrundlagen nachvollziehbar aufbereiten. Wesentlicher Inhalt des Verkehrsentwicklungsplans Darmstadt ist die Festlegung der grundlegenden Netze und Infrastruktureinrichtungen im Fuß- und Radverkehr, im öffentlichen Personennahverkehr und im motorisierten Individualverkehr (einschließlich des Personen- und Güterwirtschaftsverkehrs) sowie von Angeboten im ruhenden motorisierten Individualverkehr.

Die in den folgenden Abschnitten erläuterten Arbeitsschritte und Ergebnisse werden in ausführlicher Form dargestellt.

1.2 Bearbeitungsweise und Ablauf

Bei der Verkehrsentwicklungsplanung handelt es sich um eine prozesshafte Planung. Es wird kein abgeschlossenes Produkt vorgelegt, sondern die einzelnen Bearbeitungsschritte werden durch Rückkopplung mit den Städtischen Gremien, den betroffenen Fachverwaltungen sowie relevanten Interessensgruppen weiterentwickelt.

Die Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplans gliederte sich in 4 Stufen

In der **Zustandsanalyse** wurden die Netze der einzelnen Verkehrssysteme (Fuß- und Radverkehr, Öffentlicher Personennahverkehr und motorisierter Individualverkehr) begutachtet sowie die verkehrsmittelspezifische Infrastruktur, die Nutzung der Verkehrsmittel, die Verteilung der relativen Verkehrsarten (Ziel-, Quell-, Binnen- und Durchgangsverkehr) auf den Gesamtverkehr und sonstige Rahmenbedingungen erhoben und bewertet.

Im Rahmen der Diskussion, wie der Verkehr in Darmstadt zukünftig gestaltet sein soll, wurden **Entwicklungsziele** formuliert, die Maßstab für die Bewertung der vorgeschlagenen Maßnahmen sind. Die Zieldiskussion hat den Bearbeitungsprozess kontinuierlich begleitet.

Zur Verdeutlichung der Auswirkungen von unterschiedlichen Wichtungen der Ziele wurden **Szenarien** entwickelt und einer Wirkungsanalyse unterzogen. Hier wurden einerseits konkrete Maßnahmen zur Steuerung des Verkehrs benannt, andererseits wurden die Veränderungspotentiale beispielsweise durch Straßennetzergänzungen oder Veränderungen in der Verkehrsmittelwahl abgeschätzt. Auf Grundlage der Ergebnisse der Wirkungsanalyse wurden Schlüsselprojekte identifiziert und deren Ausrichtung bestimmt.

Schließlich wurden **Handlungskonzepte** für die einzelnen Verkehrssysteme entwickelt. Diese Teilkonzepte wurden aufeinander abgestimmt und in einem integrierten Gesamtkonzept zusammengefügt. Für das **Integrierte Handlungskonzept** wurden Kosten abgeschätzt und Empfehlungen zur Umsetzung formuliert.

Bei der Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplans konnte auf verschiedene Gutachten zurückgegriffen werden, die zum einem im Vorfeld erarbeitet worden waren, zum anderen parallel zu Einzelfragen erstellt wurden. Hierdurch kam es teilweise zu größeren zeitlichen Lücken im Bearbeitungsprozess.

Darüber hinaus verfügte die Stadt Darmstadt über ein Verkehrsmodell, das weiterentwickelt und verfeinert wurde, um die verkehrlichen Wirkungen von Planungsmaßnahmen sowohl bei den Szenarien als auch für das Integrierte Handlungskonzept aufzuzeigen.

Begleitet wurde die Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplans auf 4 Ebenen:

- Durch eine **projektbegleitende Arbeitsgruppe** mit Vertreterinnen und Vertretern der beteiligten Fachämter der Stadt Darmstadt als kleiner, intensiver Arbeitskreis, der in regelmäßigen Abständen die laufenden Arbeitsschritte und deren Ergebnisse erörtert hat und Entscheidungen über Einzelaspekte der Bearbeitung getroffen hat.
- Durch das **FORUM Verkehrsentwicklung** mit Vertreterinnen und Vertretern verschiedener Interessensgruppen (ausführliches hierzu siehe Punkt I.3), als externer Arbeitskreis, der immer zusammentrat, wenn wesentliche Ergebnisse erarbeitet waren, die mit den beteiligten Akteuren zu diskutieren und wenn Entscheidungen im Rahmen von einzelnen Arbeitsschritten zu treffen waren.
- Durch **öffentliche Abendveranstaltungen**, auf denen der interessierten Bürgerschaft die Ergebnisse der Zustandsanalyse sowie das Integrierte Handlungskonzept vorgestellt wurden, sowie durch weitere Veranstaltungen, an denen am Beispiel der Partnerstadt Alkmaar und der Stadt Saarbrücken über Verkehrsprobleme und deren Lösung informiert wurde.
- Durch **Informationsbroschüren**, die in allen Bussen und Straßenbahnen sowie an sonstigen publikumsintensiven öffentlichen Einrichtungen in der Stadt ausgelegt wurden.



Abbildung 1 : Bearbeitungsablauf Verkehrsentwicklungsplan Darmstadt

1.3 Das FORUM Verkehrsentwicklungsplanung

In einem Politikfeld mit vielfältigen und unterschiedlichen Interessenslagen, wie es die Verkehrsentwicklungsplanung darstellt, ist der Prozess der Konzepterarbeitung entscheidend für die Qualität und Akzeptanz der Ergebnisse. Erfahrungsgemäß kann Konsens über notwendige Veränderungen in der Verkehrsinfrastruktur und beim Verkehrsverhalten nicht vorausgesetzt werden, sondern er muss hergestellt bzw. verstärkt werden. Information, Aufklärung und die gemeinsame Diskussion sind dabei wichtige und letztendlich unverzichtbare Bestandteile des Bearbeitungsprozesses. In Darmstadt wurde mit der Bildung des FORUMS Verkehrsentwicklung mit Vertreterinnen und Vertretern aus Bürgerschaft, Verbänden, Verkehrsdienstleistern, Politik, Wissenschaft, Wirtschaft, und Verwaltung ein Gremium geschaffen, das die Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans intensiv begleitet und wesentliche Akzente gesetzt hat.

Die Mitarbeit im Forum sollte freiwillig, aber verbindlich für alle Beteiligten sein. Damit sollte einerseits eine vertrauensvolle Zusammenarbeit ermöglicht werden und andererseits ein Signal von allen Beteiligten für die Ernsthaftigkeit der Arbeit gegeben werden. Die persönliche Berufung der Forumsmitglieder erfolgte durch den Oberbürgermeister.

Die Zusammensetzung des Forums ist Abbildung I-3 (CD- Schlussbericht) dargestellt.

Ziel der Arbeit war es, sich über die unterschiedlichen Interessenslagen und über die Anschauung von Problemsituationen und die Dringlichkeit ihrer Lösung auszutauschen, Verständnis für andere Positionen zu gewinnen und gemeinsam getragene Leitlinien zur zukünftigen Gestaltung des Verkehrssystems zu entwickeln, die in einem abgestimmten Handlungskonzept konkretisiert werden sollten.

Auf Anregung des Forums wurde ein Lenkungsausschuss einberufen, um die Arbeit des Forums zu strukturieren und die Sitzungen mit vorzubereiten. Im Lenkungsausschuss – vom zuständigen Dezernenten geleitet – waren die einzelnen Bänke mit je einem/einer Vertreter/Vertreterin vertreten.

In insgesamt 9 Sitzungen des Forums Verkehrsentwicklung – von Dr. Hartmut Arras als externem, in der Kommunikation von Planungsprozessen erfahrenen Moderator geleitet – wurde intensiv diskutiert, gestritten, Lösungsentwürfe entwickelt und teilweise wieder verworfen, bevor das Integrierte Handlungskonzept als gemeinsame Empfehlung verabschiedet werden konnte.

Weitere Informationen über die Inhalte der Sitzungen sind dem Anhang I des Schlussberichtes zu entnehmen.

2. ZIELE DER VERKEHRSENTWICKLUNGSPLANUNG

Damit Darmstadt auch in Zukunft attraktiv ist für Bürgerinnen und Bürger, für Pendler und Besucher, muss es Ziel sein, eine hohe Wohn- und Aufenthaltsqualität zu schaffen, die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen bzw. verkehrsbedingte Emissionen zu verringern, aber die Wirtschaft im Wettbewerb mit der Region zu stärken. Beides sind Oberziele der Stadtentwicklung Darmstadts.

Schon 1990 hatte die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Darmstadt Ziele und Leitlinien zur Verkehrsentwicklung politisch beschlossen. Hier heißt es u.a.:

„Bei allen Planungen ist anzustreben, dass sich nur soviel Verkehr in der Stadt bewegt, wie dies stadtverträglich ist, d.h. wie viel die Verkehrswege aufnehmen können und wie viel der Bevölkerung zumutbar ist.“

Die Ziele von 1990 wurden im Rahmen der Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplans auf den Prüfstand gestellt und unter Einbeziehung des Forums diskutiert und weiter entwickelt. Dabei bestand Konsens darüber, dass mit der derzeit vorhandenen Infrastruktur zusätzlicher Kfz-Verkehr im Stadtgebiet von Darmstadt weder von der Funktionsfähigkeit des notwendigen Kfz-Verkehrs, des Wirtschaftens (Liefen und Laden), der Funktionsfähigkeit der übrigen Verkehrsarten (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) noch von den Umweltbelastungen her vertretbar ist. Gleichzeitig bestand Konsens darüber, dass Mobilität, d.h. die Möglichkeit, alle Ziele in der Stadt zu erreichen, erhalten werden muss. Die Zielrichtung der Verkehrsentwicklungsplanung im Sinne einer nachhaltigen Gesamtentwicklung setzt damit auf Soziale Ausgewogenheit, Ökonomische Vernunft, Ökologische Verträglichkeit.

Das bedeutet:

- Die Mobilität der Menschen in der Stadt und ihre Teilnahme am sozialen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Leben soll gewährleistet werden.
- Motorisierter Individualverkehr soll so weit möglich bzw. vertretbar vermieden oder verlagert werden.
- Der verbleibende notwendige Verkehr soll so umwelt-, sozial- und stadtverträglich wie möglich abgewickelt werden.

In der Diskussion mit dem Forum wurden insgesamt 7 Hauptziele formuliert:

Hauptziele	
1.	Stärkung von Darmstadt als Oberzentrum in der Region, Verbesserung der Verknüpfung mit dem Umland
2.	Verbesserung der Erreichbarkeit der Stadtquartiere untereinander und der wichtigen Ziele in der Stadt
3.	Sicherung und Verbesserung des Personenwirtschafts- und Güterwirtschaftsverkehrs
4.	Sicherung gleicher Mobilitätschancen für alle Bevölkerungsgruppen unter Beachtung der unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse und Lebenssituationen
5.	Erhöhung der Stadtverträglichkeit des Verkehrs
6.	Erhöhung der Verkehrssicherheit
7.	Reduzierung des verkehrsbedingten Verbrauchs von natürlichen Ressourcen sowie der verkehrsbedingten Emissionen

Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung Darmstadt

Diese Hauptziele werden durch Handlungsziele konkretisiert (siehe hierzu Anhang II des Schlussberichtes), aus denen konkrete Qualitätsstandards für die Maßnahmen des integrierten Handlungskonzepts abgeleitet wurden.

3. Bestandsanalyse / Verkehrssituation in Darmstadt

Für die Analyse der Verkehrssituation in Darmstadt konnte auf verschiedene Untersuchungen und Einzelgutachten zurückgegriffen werden. Diese wurden entweder gezielt im Vorfeld der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans vergeben oder zu einzelnen Fragestellungen bzw. bezogen auf einzelne Verkehrsträger bis 2001 erstellt:

- Verkehrsmodell zur Abbildung der Verkehrsbelastungen im Motorisierten Individualverkehr im Darmstädter (Grund-) Straßennetz; Stadt Darmstadt / Hessische Zentrale für Datenverarbeitung, 1999
- Nahverkehrsplan Stadt Darmstadt / Landkreis Darmstadt-Dieburg, Planungsbüro von Mörner + Jünger / Wibera AG, 1998
- Verträglichkeit des Kfz-Verkehrs im Hauptverkehrs- und Hauptsammelstraßennetz der Stadt Darmstadt, FRANK und STETE, 1999
- Parkraumuntersuchung Darmstadt zum ruhenden Verkehr im öffentlichen Straßenraum, Habermehl+Follmann, 1993 und 1997
- Untersuchung zur Auslastung der Parkgaragen in der Darmstädter Innenstadt, Retzko+Topp, 1998
- Hauptverbindungen des Radverkehrs in Darmstadt, FRANK und STETE / Plan & Rat, 1994

Geschwindigkeitsniveau im Hauptverkehrs- und Hauptsammelstraßennetz der Stadt Darmstadt, FRANK und STETE, 1999

Die Aktualität dieser Gutachten wurde geprüft und die Aussagen ggf. modifiziert und ergänzt. Für den Radverkehr musste der Bestand erneut aufgenommen und bewertet werden, weil sich durch die Änderung der StVO die Randbedingungen und die Bewertungskriterien geändert haben. Die Stadtverträglichkeitsuntersuchung von 1999 musste ebenfalls modifiziert werden, weil die Weiterentwicklung des Verkehrsmodells der Stadt Darmstadt zur Modifizierung wichtiger Kennwerte der Stadtverträglichkeit geführt hat.

Darüber hinaus wurden - begleitend zum Verkehrsentwicklungsplan und unabhängig davon - weitere Gutachten erstellt, deren Ergebnisse und VEP-relevante Aussagen in die Bestandsanalyse integriert wurden:

- Wegenetz für den Fußverkehr in Darmstadt, StetePlanung, 2004
- Strategien im Wirtschaftsverkehr, ZIV, 2004
- Kraftfahrzeugverkehr in Deutschland, WVI, 2003
- Verkehrsuntersuchung zur Sanierungsrahmenplanung Mollerstadt, StetePlanung, 2004

- Lokale Lösungsansätze im regionalen Kontext zur Beseitigung/ Milderung von Leistungs-fähigkeitsdefiziten im strategischen Straßennetz des Rhein-Main-Gebiets, HLSV/ Habermehl+Follmann, 2005

Zur Eichung des im Jahr 2002 überarbeiteten Verkehrsmodells wurden an insgesamt 37 verkehrsbedeutenden Knotenpunkten der Kernstadt die Verkehrsmengen für Morgenspitze, Abendspitze und im Tagesverkehr (24-Werte) erhoben bzw. hochgerechnet. Hierzu wurden an 28 lichtsignalgeregelten Knotenpunkten über eine Auswertung von Detektordaten und an weiteren 9 Knotenpunkten über eine manuelle Zählung während der Hauptverkehrszeiten die fahrstrombezogenen Verkehrsbelastungen ermittelt.

Die Ergebnisse der Bestandsanalyse des vorliegenden Verkehrsentwicklungsplans beziehen sich auf die Situation im Jahr 2000 / 2001. Der Bewertung der Verkehrssituation liegen die einschlägigen Richtlinien der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) sowie die Straßenverkehrsordnung in der Fassung von 2000 zugrunde.

Detailinformationen zu Fuß-, Radverkehr, öffentlicher Personennahverkehr, fließender und ruhender motorisierter Individualverkehr und Wirtschaftsverkehr sind dem Schlussbericht zu entnehmen.

4. SZENARIEN

4.1 Einführung / methodisches Vorgehen

Die Ergebnisse der Zustandsanalyse haben gezeigt, dass innerhalb der gebauten Stadt nicht alle Anforderungen von allen Verkehrsarten zu erfüllen sind. In der Regel sind die Flächen in den Straßenräumen nicht beliebig erweiterbar, um Fuß- und Radverkehr, Busse und Bahnen sowie den fließenden und ruhenden motorisierten Individualverkehr optimal zu bedienen. Es müssen Prioritäten gesetzt werden, wobei die beiden Oberziele der Stadtentwicklung "Stärkung der Wirtschaftskraft" sowie "Erhöhung der Attraktivität als Wohnstandort" für die Verkehrsentwicklungsplanung gleichermaßen gelten. Aber schon hier kann es zu Konflikten kommen, wenn beispielsweise die Stärkung der Wirtschaftskraft mit einer Erhöhung des Kfz-Verkehrs verbunden sein sollte, was wiederum zu Unverträglichkeiten mit der Wohnnutzung führen kann.

Auch bei den verkehrlichen Entwicklungszielen ergaben sich Zielkonflikte, die - je nach Gewichtung der Ziele – unterschiedliche Auswirkungen auf die Stadtentwicklung und die Verkehrssituation haben. Darüber hinaus bestimmt eine Vielzahl weiterer Komponenten die Entwicklung des städtischen Verkehrs, die sich zum Teil ergänzen, zum Teil kontraproduktiv sein können. Dies führt zu unterschiedlichen Ergebnissen bei der Entscheidung für Maßnahmen.

Um diese Unterschiede aufzuzeigen, werden Szenarien entwickelt. Szenarien sind vielschichtig angelegte Zukunftsbilder, die Maßnahmen beschreiben, die geeignet sind, den Stadtverkehr in eine bestimmte (vorzugebende) Richtung zu lenken. Hier werden die städtebaulich-stadtstrukturellen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in einer Stadt ebenso in die Betrachtung einbezogen wie das Verkehrsverhalten der Bevölkerung. Szenarien geben Auskunft darüber, welche Wirkungen sich mit bestimmten Maßnahmenbündeln – unter Einbeziehung aller Verkehrsträger - erzielen lassen bzw. ob und in welchem Umfang die formulierten Ziele erreicht werden können.

Die Wirkungsanalyse der Szenarien erfolgt für den motorisierten Verkehr mit Hilfe von Verkehrsmodellrechnungen. Sie gelten als fachlich abgesichertes und verfahrenstechnisch anerkanntes Instrument zur Erstellung von Verkehrsprognosen und zur Bewertung der verkehrlichen Wirkung von Strukturentwicklungen bzw. baulichen/ betrieblichen Maßnahmen im Netz.

Die Modellfortschreibung auf den Prognosehorizont 2015 berücksichtigt für beide Szenarien:



Abbildung 4.2-1: Vorgehensweise Szenarienuntersuchung

4.2 Entwicklung der Szenarien

Grundlage der Szenarienentwicklung war die Diskussion im FORUM Verkehrsentwicklung zu den Perspektiven für die zukünftige Verkehrsentwicklung. Hier wurde deutlich, dass von einem sogenannten Trendszenario, das weder gezielte Maßnahmen zur Reduzierung des Kfz-

Verkehrs noch zur Förderung des Umweltverbundes beinhaltet, kein Beitrag zur Lösung der Verkehrsprobleme erwartet wurde.

Die Maßnahmen/ Maßnahmenbündel für die Szenarien wurden von den Mitgliedern des FORUMS benannt und durch die Gutachterbüros den Szenarien zugeordnet. So wurde sichergestellt, dass ein breites Spektrum an denkbaren Maßnahmen erfasst und die Intentionen der einzelnen im Forum vertretenen Gruppierung berücksichtigt wurden. In beiden für Darmstadt betrachteten Szenarien finden sich Maßnahmen ähnlichen Inhalts, aber unterschiedlicher Ausprägung.

Bei der Zuordnung der benannten Maßnahmen musste berücksichtigt werden, dass für einzelne Projekte bereits politische Beschlüsse vorliegen bzw. sich Projekte bereits in der Umsetzung befanden:

- Verlängerung der B3 bis zur Mainzer Straße
- Durchstich Carl-Schenk-Ring mit Umbau "Tacke-Knoten" und Verlängerung Pfnorstraße
- Umgestaltung OD Arheilgen
- Neubau der Nordost-Umgehung (2-streifig) mit 4-streifigem Ausbau der Anschlussstrecken Hanauer Straße (B26) und Martin-Luther-King-Ring
- Verkehrsdrehscheibe Hauptbahnhof mit einem ICE-Haltepunkt Darmstadt HBF,
- Straßenbahn nach Kranichstein,
- Verlängerung der Straßenbahn in Arheilgen bis zum Glockengartenweg und in Alsbach bis zur Melibokusschule,
- Einrichtung eines Bahn-Haltepunktes TU-Lichtwiese,

Regional bedeutsame Projekte sind die Reaktivierung des Schienenanschlusses von/ nach Pfungstadt, die Modernisierung der Odenwaldbahn und die Umgehungen von Pfungstadt und Nieder-Ramstadt.

Diese Projekte/ Maßnahmen wurden in Absprache mit allen Beteiligten beiden Szenarien zugrunde gelegt (Gesetzte Maßnahmen).

Szenario 1: „MODERAT VORAN FÜR ALLE“

Das Szenario "Moderat voran für alle" geht davon aus, dass der bisherige verkehrspolitische Kurs der Stadt Darmstadt und die damit verbundenen verkehrsplanerischen und – technischen Aktivitäten mit gleichbleibendem Engagement und ähnlichen Schwerpunkten weitergeführt werden. Deutliche Veränderungen im Verkehrsverhalten der Bevölkerung sind nicht zu erkennen, für Pilotprojekte werden Kooperationen mit weiteren Akteuren ins Leben gerufen.

Szenario 2: „VORRANG FÜR DEN UMWELTVERBUND“

Das Szenario "Vorrang für den Umweltverbund" beschreibt eine Verstärkung der verkehrspolitischen Anstrengungen im Hinblick auf eine massive Förderung der Verkehrsmittel ÖPNV und Fuß- und Radverkehr. Die Entwicklung ist gekennzeichnet durch einen deutlichen Qualitätssprung insbesondere bei den Angeboten von Straßenbahnen und Bussen sowie durch die konsequente Förderung des Fuß- und Radverkehrs. Die Bereitschaft der Bevölkerung, die neuen Angebote zu nutzen und "Umzusteigen" nimmt deutlich zu. Unter dem Motto "Alle ziehen an einem Strang", haben sich vielfältige Partnerschaften von Akteuren aus Wirtschaft, Wissenschaft, Verbünde und Verbänden gebildet.

4.3 Wirkungsanalyse der Szenarien

Zur Einschätzung der Wirkungen der beiden Szenarien mit ihren spezifischen Maßnahmen/ Maßnahmenbündeln wurden zunächst die zu erwartenden Veränderungen im Verkehrsverhalten der Bevölkerung und die daraus resultierenden Veränderungen beim Verkehrsaufkommen quantifiziert.

Mit der vom Amt für Statistik der Stadt Darmstadt prognostizierter Bevölkerungsentwicklung und einer als konstant angenommenen Mobilitätsrate (3,12 Wege/ Person und Tag) erhöht sich die Summe der Ortsveränderungen der Darmstädter Bevölkerung (mit Haupt- und Nebenwohnsitz) von ca. 447.000 Wegen/ Tag im Jahr 2001 auf 460.000 Wege/ Tag bis 2015 in beiden Szenarien.

Infolge der unterschiedlichen Verkehrsangebote kommt es aber in beiden Szenarien zu unterschiedlich ausgeprägten Veränderungen der **Verkehrsmittelwahl der Darmstädter Bevölkerung** gegenüber dem Ist-Zustand :

- Im Szenario 1 („Moderat voran für alle“) wird infolge des moderat erweiterten Angebots im Radverkehr und im ÖPNV von einem leichten Anstieg dieser beiden Anteile um jeweils 1 Prozentpunkt und von einem entsprechenden Rückgang im fließenden MIV von 2 Prozentpunkten an der Gesamtzahl aller zurückgelegten Wege ausgegangen.
- Im Szenario 2 („Vorrang für den Umweltverbund“) wird infolge des massiv verbesserten Angebots im Radverkehr und im ÖPNV von einem deutlichen Anstieg dieser beiden Anteile um 4 bzw. 4,5 Prozentpunkte und von einem entsprechenden Rückgang im fließenden MIV von 8 Prozentpunkten an der Gesamtzahl aller zurückgelegten Wege ausgegangen.
- Der Wegeanteil im Fußverkehr wird in beiden Szenarien als weitgehend unverändert angenommen.

4.4 Ableitung und Ausrichtung von Schlüsselprojekten

Die Ergebnisse der Wirkungsanalyse der Szenarien hat gezeigt, dass bestimmten Projekten eine Schlüsselfunktion zukommt, d.h. ihnen kann eine besondere Wirksamkeit hinsichtlich der angestrebten Effekte unterstellt werden. Sie können sich sowohl auf einzelne Straßenräume oder Achsen als auch auf einzelnen Verkehrsmittel beziehen, sie entfalten ihre Wirkung sowohl bei den unterschiedlichen Formen, sich in Darmstadt fortzubewegen als auch im Umgang mit Nutzungskonkurrenzen. Sie sind - in unterschiedlichen Ausprägungen - Bestandteil beider Szenarien.

Diese Schlüsselprojekte wurden im Forum vorgestellt und diskutiert. Von den Mitgliedern bzw. den Bänken wurde ein Votum dahingehend erwirkt,

- ob die Einschätzung geteilt wird, dass es sich bei den Projekten um ein Schlüsselprojekt handelt,
- in welcher Ausprägung (entsprechend Szenario 1 oder 2) diese Projekte realisiert werden sollen.

Das insgesamt gleichmäßige verteilte Votum bezüglich der Ausprägung über alle Schlüsselprojekte sowohl in Richtung Szenario 1 als auch Szenario 2 zeigt, dass keine eindeutige Tendenz in Richtung eines der beiden Szenarien gewünscht wird. Das Votum des Forums gab allerdings wichtige Anhaltspunkte bezüglich der Maßnahmenschwerpunkte bei der Entwicklung von Maßnahmen für die einzelnen Verkehrsarten und des integrierten Handlungskonzepts. Es gilt, im Rahmen der Handlungsempfehlungen für die Schlüsselprojekte einen Mittelweg zwischen den beiden Szenarios in der Weise zu finden, dass je nach Verkehrsart und Verkehrsraum die vom Forum mehrheitlich bevorzugte Ausprägung berücksichtigt wird.

Schlüsselprojekt	Ausprägung des Maßnahmenschwerpunkts in Richtung Szenario 1:
Parken in Darmstadt	Einrichtung eines Parkleitsystems (statisch/dynamisch) mit Erweiterung von Anwohnerparken in den an die City angrenzenden Stadtquartieren.
ÖPNV in Darmstadt	Ausbau des Straßenbahn- und Busnetzes unter Beibehaltung der Angebotsdichte (15-Takt,...) auf den Strecken mit hohem Fahrgastpotential. Optimierung der Übergänge zwischen den Verkehrsträgern (Bike&Ride, Park&Ride) an zentralen Verknüpfungspunkten.
Verlängerung B 3 nach Süden	Verlängerung der Trasse mindestens bis zur Rheinstraße.
Darmstadt zu Fuß	Entwicklung eines Hauptfußwegenetz für die Kernstadt mit Verdichtung auf Quartiersebene. Sicherung einer Gehwegbreite von mind. 1,50 m (alte Richtlinie EAE), ggf. Unterbindung des Gehwegparken.
Optimierung des Verkehrsablaufs im Hauptverkehrsstraßennetz	Flächendeckende Umsetzung verkehrsabhängiger Lichtsignaltechnik. Optimierung der koordinierten Netzsteuerung. Flächenhafte Umsetzung der ÖV-Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen unter Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit für den fließenden Kfz-Verkehr.
Ausprägung des Maßnahmenschwerpunkts in Richtung Szenario 2	
Ortsdurchfahrt Arheilgen	Geschwindigkeitsreduzierung für den Kfz-Verkehr mit entsprechender Anpassung und Neuordnung der Fahrbahnbreiten mit Priorität auf den Fuß- und Radverkehr. Attraktivierung des Nahversorgungszentrums (Verkehrsberuhigung und Ladezonen für Wirtschaftsverkehr).
Wirtschaftsverkehr in Darmstadt	Verbesserung der Liefer- und Wirtschaftsverkehrsabwicklung durch Ausweitung der Ladezonen in der City und in den Nahversorgungszentren. Leitsystem für Güterverkehr mit Durchfahrverboten durch Wohngebiete und Streckenverboten für Gefahrguttransporte. Güterverteilzentrum und Kommissionslager zur Reduzierung des Anlieferverkehrs, gemeinsamer Lieferservice der Geschäfte in der City, Abwicklung des Güterverkehrs auch auf der Schiene (in Kooperation mit DB AG und anderen Verkehrsgesellschaften, z.B. HEAG).
Landgraf-Georg-Straße	Durchgehende Neuaufteilung des Straßenquerschnitts mit dem Ziel einer weiteren Reduzierung der Kfz-Belastungen und Führung einer Straßenbahn zwischen Schloss und Ostbahnhof.
ÖPNV im Bereich Luisenplatz – Hauptbahnhof	Neukonzeption des ÖPNV als Baustein des Umweltverbundes ggf. auch unter Inanspruchnahme von MIV-Flächen.
Rheinstraße	Aufwertung als städtebaulich bedeutsame Achse mit durchgängiger Baumbegrünung. Neuordnung des Straßenquerschnitts mit Priorität für den Fuß- und Radverkehr.
Darmstadt auf dem Rad	Schließen von Lücken im Radverkehrsnetz als Direktverbindungen auch zu Lasten von MIV-Flächen und unter Beachtung der erforderlichen Mindestbreiten. Konsequente Trennung des Fuß- und Radverkehrs im Zuge der Haupttrouten. Generelle Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr.
Gleichgewichtetes Votum für die Ausrichtung der Maßnahmenschwerpunkte	
Cityring	Maßnahmenschwerpunkt entsprechend Szenario „1“: Rückbau nur in wenigen, stadträumlich sensiblen, Abschnitten. Aufgabe der Fuß- und Radverkehrs-Unterführungen, stattdessen ebenerdige Querungen. Maßnahmenschwerpunkt entsprechend Szenario „2“: Durchgängiger Rückbau zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs zugunsten erhöhter Aufenthaltsqualitäten für die angrenzenden Nutzungen und Flächen für den Fuß- und Radverkehr.

Tabelle 4-1: Ausprägung der Schlüsselprojekte

5. HANDUNGSKONZEPT UND MAßNAHMEN

5.1 Methodisches Vorgehen

Das Handlungskonzept ist zentraler Bestandteil des Verkehrsentwicklungsplans. Die Anforderungen bzw. Aufgaben lassen sich wie folgt beschreiben:

- Rahmen setzen für die kommunale Verkehrspolitik der nächsten 10 Jahre,
- Grundlage bieten für kurz- bis mittelfristige Maßnahmenentscheidungen,
- Weichen stellen für räumliche und sektorale Teilplanungen,
- Argumente liefern für Verhandlungen mit Dritten,
- Gewissheit bieten für Bürgerschaft, Wirtschaft, Investoren über die Absichten der Gemeinde zur zukünftigen Verkehrsentwicklung.

Entsprechend seiner Aufgabe, einen Rahmen für die Verkehrsentwicklung des nächsten Jahrzehnts zu setzen, trifft das Handlungskonzept Aussagen zu den grundlegenden Netzen und Infrastruktureinrichtungen für alle Verkehrsarten sowie zur Abwicklung und Steuerung des Verkehrsablaufs. Wichtig hierbei ist die ganzheitliche Betrachtung des Verkehrssystems mit seinen verschiedenen Verkehrsträgern Fuß- und Radverkehr, öffentlicher Personennahverkehr und motorisierter Individualverkehr (Integriertes Handlungskonzept).

Im FORUM bestand Konsens darüber, dass zusätzlicher Kfz-Verkehr im derzeitigen Straßennetz der Stadt Darmstadt weder von der Funktionsfähigkeit des notwendigen Kfz-Verkehrs, des Liefers und Ladens, noch von der Verträglichkeit mit den Ansprüchen des Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehrs her vertretbar ist, und dass zudem die verkehrsbedingten Umweltbelastungen und Beeinträchtigungen reduziert werden müssen. Gleichzeitig bestand Konsens über die Notwendigkeit, Mobilität zu erhalten und ggf. mit anderen Verkehrsmitteln als dem Pkw zu sichern.

Das Handlungskonzept soll daher verkehrsmittelübergreifend Maßnahmen aufzeigen, die

- das Kfz-Verkehrswachstum im derzeitigen Netz begrenzen und wo immer möglich verringern und ggf. Alternativen anbieten,
- bestehende Verlagerungspotenziale ausschöpfen und alternative Angebote zum motorisierten Individualverkehr zur Sicherung der Mobilität schaffen,
- den verbleibenden, notwendigen Kfz-Verkehr (Personen- und Wirtschaftsverkehr) möglichst störungsfrei abwickeln.

Das Handlungskonzept kann und soll dabei keine fertige Gesamtlösung liefern, sondern soll Handlungsspielräume belassen, die in einem Entwicklungs- und Diskussionsprozess über die nächsten 10 Jahre ausgefüllt werden. Das Handlungskonzept enthält dabei im wesentlichen Maßnahmen, die in der Entscheidungskompetenz der Stadt Darmstadt liegen, wobei im Einzelfall auch Maßnahmen einbezogen sind, die nur in Abstimmung bzw. in der Verantwortung von sonstigen Stellen (z.B. Bundesverkehrsministerium, DB AG) umzusetzen sind und über die bereits konkrete Verhandlungen geführt werden.

Auf der Grundlage der Ergebnisse der Bestandsanalyse (Handlungsbedarfe) und der Szenarien- und Schlüsselprojekt-Diskussion im FORUM wurden zunächst Zielvorgaben und Qualitätsstandards definiert, die eingehalten bzw. erreicht werden sollen. Für die verschiedenen Verkehrsträger wurden im weiteren Einzelkonzept entwickelt und mit Maßnahmen belegt. Diese Einzelkonzepte wurden überlagert und abgeglichen, d.h. es wurde geprüft, ob die aus den Einzelkonzepten resultierenden Anforderungen und Platzbedarfe erfüllt werden bzw. welche Maßnahmen geeignet sind, den Ansprüchen aller betroffenen Verkehrsteilnehmergruppen gerecht zu werden. Dies war in vielen Fällen nur eingeschränkt möglich. Insbesondere in der gebauten Stadt, wo die Flächen in den Straßenräumen nicht beliebig erweiterbar sind, um Fuß- und Radverkehr, ÖPNV sowie den fließenden und ruhenden motorisierten Individualverkehr optimal zu bedienen, mussten Prioritäten gesetzt und Alternativen gesucht werden. Das im VEP-Bericht vorgelegte Integrierte Handlungskonzept ist daher das Ergebnis eines iterativen Prozesses mit mehreren Rückkopplungen.

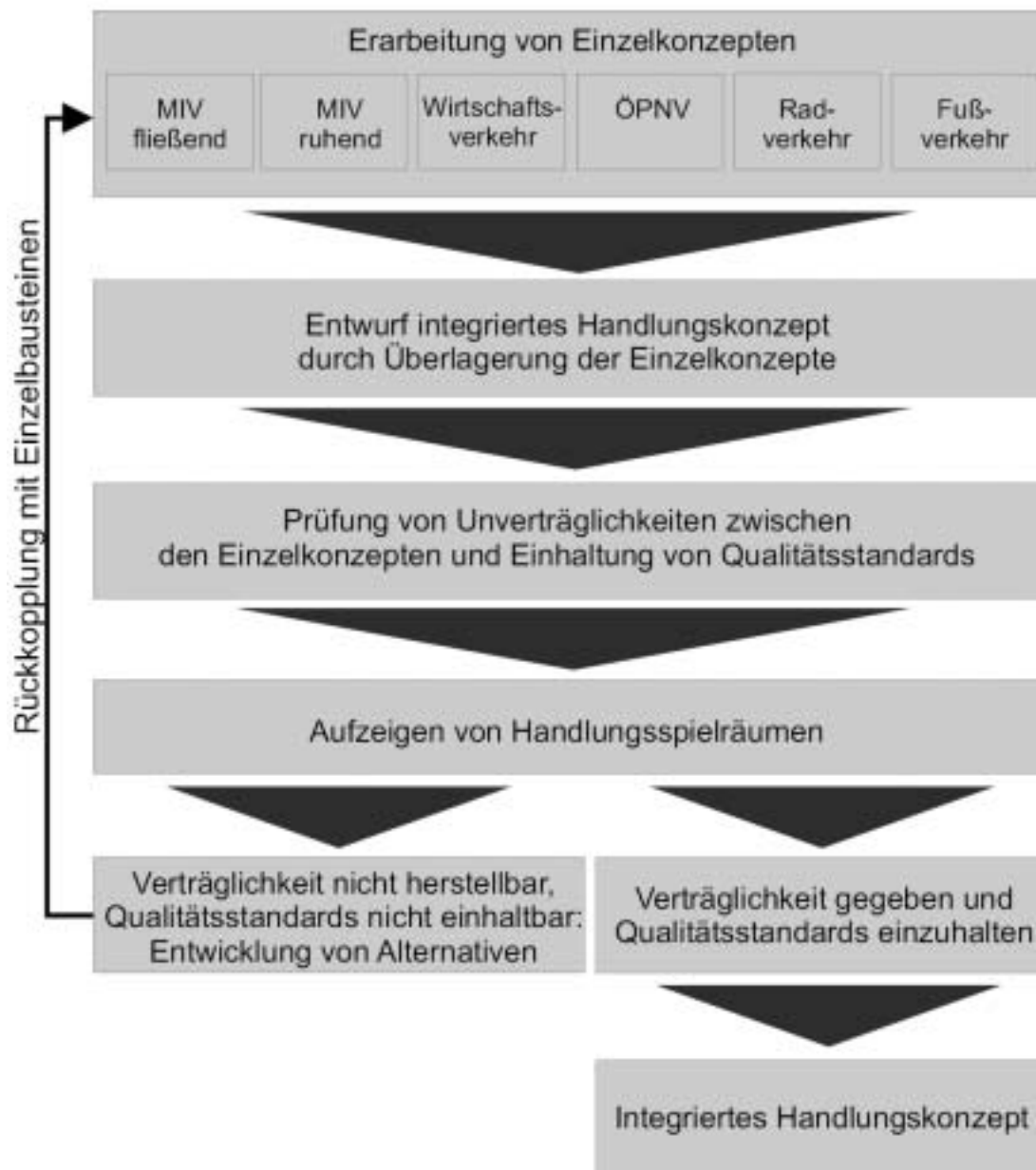


Abbildung 5-2: Entwicklung Integriertes Handlungskonzept

5.2 Handlungsfeld Fußverkehr

Für eine gezielte Förderung des Fußverkehrs ist eine eigenständige Planung des Fußverkehrs auf Gesamtstadtebene wie auch auf Stadtteil- und Quartiersebene wichtig. Das Hauptfußwegenetz für die Kernstadt verbindet alle wichtigen Quellen und Ziele des Fußverkehrs in einem flächendeckenden Netz von Radial- und Tangentialverbindungen:

- Radialwege verbinden die einzelnen Quartiere mit der City / Fußgängerzone,
- Tangentialwege verbinden die Quartiere untereinander.

Die Radialverbindungen führen über die Grenzen der Kernstadt und binden die umliegenden Freizeit- und Alltagszielen an das Wegenetz an. Die Verbindungen bestehen im wesentlichen aus straßenbegleitenden Wegen, ergänzt um selbstständig geführte Gehwege und Fußgängerbereiche.

Zielvorgaben Fußverkehr	
•	Schaffung eines zusammenhängenden Hauptfußwegenetzes
•	Verdichtung des Wegenetzes auf Quartier/Stadteilebene
•	Sicherstellung der fußläufigen Erschließung und Erreichbarkeit der Versorgungsschwerpunkte
•	Schaffung von fehlenden Querungsmöglichkeiten an Hauptverkehrsstraßen
•	Qualitätssicherung hinsichtlich Platzbedarf
•	Barrierefreie Gestaltung der Wege

Handlungsbedarf besteht vor allem im Bereich des Cityrings im Zuge bestehender Querungsmöglichkeiten, die in ihrer heutigen Ausformung nicht barrierefrei sind. Hier sind vorzugsweise ebenerdige Querungsmöglichkeiten zu schaffen.

gesicherte Querungsmöglichkeiten sind an folgenden Stellen neu zu schaffen:	• Heidelbergerstraße – Ahastraße/Prinz-Emils-Garten • Groß-Gerauer Weg – Kattreinstraße • Eschollbrücker Straße – Kattreinstraße • Rheinstraße – Feldbergstraße/Albert-Schweitzer-Anlage • Frankfurter Straße – Kahlertstraße/Schlossgartenstrasse • Otto-Röhm-Straße – Wöhlerweg • Karlstraße – Kiesstraße • Nieder-Ramstädter Straße – Kiesstraße • Teichhausstraße – Lindenhofstraße • Landgraf-Georg-Straße – Merckstraße/Zentralbad
ebenerdigen Querungsmöglichkeiten sind an folgenden Stellen neu zu schaffen: :	• Kirchstraße - Schulstraße • Holzstraße - Klein-Schmittsteg/Stadtbibliothek • Hügelstraße – Schützenstraße

Maßnahmen auf Stadtteil- und Quartiers-ebene im Bereich der Nahversorgungsschwerpunkte sind vorrangig zu ergreifen:	Gervinusviertel: Flächenaufteilung / Umgestaltung östlich Roßdörfer Straße, Unterbindung Gehwegparken
	Bessungen: Flächenaufteilung / Umgestaltung Heidelberger Straße, Beseitigung von Engstellen in der Bessunger Straße
	Verlegerviortel: Rückbau Eschollbrücker Straße, Schaffung von Aufenthaltsflächen, Anlage von Querungsmöglichkeiten

5.3 Handlungsfeld Radverkehr

Das Fahrrad ist in einem Entfernungsbereich von 4 km bei ebener Topographie das ideale innerstädtische Verkehrsmittel. Das Fahrrad ist jederzeit und individuell verfügbar, günstig in der Unterhaltung, umweltfreundlich und flexibel. Es ist ein Verkehrsmittel auf das alle Bevölkerungsgruppen Zugriff haben und es ermöglicht gleichermaßen eine sozialverträgliche und ausgewogene Teilhabe am Verkehr. Innerhalb der Stadt eignet sich das Fahrrad für alle Wegezwecke gleichermaßen – Alltagsverkehr und Freizeitverkehr.

Zielvorgaben Radverkehr

- Ausbau des stadtweiten Radverkehrsnetzes zu einem flächendeckenden Netz
- Durchgängige hohe Qualität auch an Knotenpunkten
- Verbesserung der Fahrradinfrastruktur
- Qualitätssicherung hinsichtlich Platzbedarf und Befahrbarkeit

Maßnahmen im Streckenverlauf des Radverkehrsnetz

Radwege als separate geführte Radwege oder Radfahr- streifen:	• Pallaswiesenstraße zwischen Kasinostraße und Michaelisstraße • Mainzer Straße • Kirschenallee • Rößlerstraße zwischen Landwehrstraße und Pallaswiesenstraße • Landwehrstraße zwischen Kasinostraße und Kirschenallee • Dieburger Straße zwischen Spessarttring/Rhönring und Fasaneriemauer • Landgraf-Georg-Straße zwischen Beckstraße und Ostbahnhof • Holzhofallee • Petersenstraße • Klappacher Straße zwischen Landskronstraße und Böllenfalltor • Kranichsteiner Straße zwischen Martin-Luther-King-Ring und Jagd-schloss Kranichstein • Mühltalstraße ab Mühltalbad stadtauswärts • Ausbau des Feldweges vom Auwiesenweg in Richtung Süden bis zur Unterführung Langener Straße
Netzergänzungen im Zuge von Straßen- neubau:	• im gesamten Verlauf der Netzergänzung B3-Verlängerung • im Verlauf der Verlängerung Carl-Schenck-Ring • im Zuge der Neuplanung Telekom-Quartier zwischen Robert-Bosch-Straße und Hilpertstraße
Angebotsstreifen in folgenden Straßenab- schnitten:	• Kranichsteiner Straße zwischen Spessarttring/Rhönring und Kastanienal-lee • Im Tiefen See • Erbacher Straße ab Ostbahnhof stadtauswärts
Rückbau von HVS und HSS mit Anlage separa-ter Radverkehrsanlage	• Mühltalstraße • Dieburger Straße zwischen Spessarttring und Fasaneriemauer

Die Führung des Radverkehrs ist bei **Tempo 30 km/h** im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr verträglich möglich. In diesem Fall sind keine separaten Radverkehrsanlagen erforderlich. In Straßenabschnitten mit Tempo 50 km/h, die Bestandteil des Radverkehrsnetzes sind, wo aber keine Flächen für separate Radverkehrsanlagen vorhanden sind, wurde die Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h geprüft. Zusätzlich wurde in diesen Fällen geprüft ob der Straßenraum neu aufgeteilt werden kann um die Einhaltung des Tempolimits zu unterstützen.

- Aufgrund der untergeordneten Netzbedeutung für den fließenden motorisierten Verkehr kann in folgenden Straßen Tempo 30 km/h mit Einzelbeschilderung angeordnet werden: Dolivostraße, Karlstraße, Klappacher Straße (im Bereich Karlstraße bis zum Orangerie Garten) und Messeler Straße.
- Aufgrund von Netzergänzungen für den Kfz-Verkehr (Nord-Ost-Umgehung und B3-Verlängerung) ergeben sich Entlastungen für Abschnitte des städtischen Straßennetz, die auch Bestandteile des Hauptradwegenetzes sind: Rhönring - Spessarttring - Fiedlerweg, Heidelberger Straße im Bereich von Bessungen, Frankfurter Straße im Bereich

Herrngarten. Auch in diesen Straßen kann zukünftig Tempo 30 km/h mit Einzelbeschilderung angeordnet werden. In der Heidelberger Straße und der Frankfurter Straße sind die Flächen im Straßenraum neu zu ordnen.

- Die Entlastung des Cityrings insbesondere im Bereich Holzstraße ermöglicht eine Geschwindigkeits- und Fahrstreifenreduzierung und eine verträgliche Führung von motorisiertem Verkehr und Radverkehr. Hier soll ein baulich getrennter Radweg für den Radverkehr in Gegenrichtung angelegt werden.
- Die Pfungstädter Straße, Oberstraße und Mühltalstraße haben im Bereich der Ortsdurchfahrt Eberstadt eine hohe Bedeutung für Wohnen und Einzelhandel bei abschnittsweise stark beengtem Straßenraum. Zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität, Umfeldverträglichkeit und Sicherheit ist es in dieser West-Ost-Achse sinnvoll, die Geschwindigkeit durchgängig auf 30 km/h zu begrenzen. Dadurch profitiert infolge auch der Radverkehr.
- Die Dieburger Straße im Bereich zwischen Heinheimer Straße und Spessartring hat eine hohe Bedeutung für den Rad- und ebenso für den Fußverkehr. Hier befinden sich ein Nahversorgungsschwerpunkt innerhalb des Martinsviertels sowie das Alice-Hospital und die Prinzessin-Margaret-Kinderklinik. Zur Steigerung der Verträglichkeit des Verkehrs in diesem Streckenabschnitt kann die Geschwindigkeit auf 30 km/h reduziert werden.

Prüfung von Maßnahmen zur Radverkehrsführung in folgenden Streckenabschnitten:	
•	Hindenburgstraße zwischen Rheinstraße und Eschollbrücker Straße (westliche Straßenseite)
•	Kasinostraße zwischen Rheinstraße und Bismarckstraße
•	Heidelberger Straße zwischen Hermannstraße und Landskronstraße
•	Nieder-Ramstädter-Straße zwischen Teichhausstraße und Herdweg
•	Gräfenhäuser Straße zwischen Carl-Schenck-Ring/Otto-Röhm-Straße und Langener Straße
•	Am Kavalleriesand zwischen Rheinstraße und Haardtring
•	Kirschenallee zwischen Bismarckstraße und Landwehrstraße

In diesen Streckenabschnitten, die für den motorisierten Verkehr und den Radverkehr gleichermaßen eine hohe Bedeutung aufweisen, müssen Lösungen gefunden werden um eine Verbesserung für den Radverkehr zu erreichen. Hier sind detailliertere Untersuchungen erforderlich.

Führung des Radverkehrs in und durch die Fußgängerzone

Im direkten Bereich der Darmstädter City ergeben sich eine Reihe von Wechselwirkungen zwischen der Führung des Radverkehrs, dem motorisierten Verkehr und dem Fußverkehr. Das vorgeschlagene Radverkehrsnetz berücksichtigt, dass alle wichtigen Ziele im Bereich der City mit dem Fahrrad auf kurzem Weg und möglichst direkt erreicht werden können. Zudem wird eine gute Durchfahrungsmöglichkeit sowohl in Süd-Nord- wie auch in West-Ost-Richtung gewährleistet. Schon 1994 wurde für die Führung des Radverkehrs im Bereich der City/Fußgängerzone ein Tangentensystem vorgeschlagen, das Durchgangs-Radverkehr durch die Fußgängerzone und über den Luisenplatz vermeidet und nur noch den Ziel- und Quellverkehr dort belässt. Die Überlegungen zur Umgestaltung / Rückbau des Cityrings, insbesondere im Bereich Holzstraße, die geplanten Radverkehrsanlagen im Schlossgraben im Zusammenhang mit dem Neubau des Wissenschafts- und Kongresszentrums und bieten hier gute Ansätze zur Realisierung des Tangentensystems. Dies bedeutet jedoch nicht eine Sperrung der Fußgängerzone für den Radverkehr. Der Bereich der Fußgängerzone muss weiterhin für den Radverkehr ganztägig freigegeben sein. Aufgrund der Problematik zwischen hohem Fußverkehrsaufkommen und dem Wunsch des Radverkehrs nach zügigem Vorankommen ist hierbei mittels gezielter Öffentlichkeitsarbeit auf ein verträgliches Miteinander zwischen Rad- und Fußverkehr hinzuarbeiten. Das Konzept eines Tangentensystems sollte ungeachtet dessen weiter verfolgt werden.

Maßnahmen an Knotenpunkten im Zuge des Radverkehrsnetz

Die Bestandsanalyse des Radverkehrsnetzes hat sich gezeigt, dass an sehr vielen Knotenpunkten entlang von Hauptverkehrsstraßen das Problem der sicheren Radverkehrsführung nicht gelöst ist. Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans ist es nicht möglich, für jeden dieser Knotenpunkte einen Lösungsvorschlag zu erarbeiten. Hier ist es erforderlich, in Rückkoppelung mit der Bestandsaufnahme, sukzessive die betreffenden Knotenpunkte hinsichtlich einer Verbesserung der Führungsmöglichkeiten zu untersuchen. Für besonders auffällige Knoten wurde geprüft, ob eine Umgestaltung zur Verbesserung der Radverkehrssituation möglich ist. Dies ist in vielen Fällen gegeben, kann aber erst nach Detailuntersuchungen zur Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs unter den künftigen Verkehrsbelastungen konkretisiert werden.

Prüfung von Maßnahmen zur sicheren Radverkehrsführung an Knotenpunkten:
• Frankfurter Straße / Kasinostraße / Rhönring • Bereich Willy-Brandt-Platz • Rheinstraße / Kasinostraße / Neckarstraße

Im Weiteren sind überall dort, wo Radwegeachsen Hauptverkehrsstraßen kreuzen, Querungshilfen anzulegen um dem Radverkehr eine sichere und komfortable Querungsmöglichkeit zu bieten. Handlungsbedarf hinsichtlich Querungsanlagen besteht vor allem:

Schaffen von neuen Querungsmöglichkeiten über HVS im Zuge von Radwegeachsen
• Klappacher Straße im Bereich Paul-Wagner-Straße / Lossenweg • Eschollbrücker Straße in Verlängerung der Radverkehrsführung Albert-Schweitzer-Anlage – Kattreinstraße. • Nieder-Ramstädter Straße im Zuge der Kiesstraße

Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktureinrichtungen

Im Bereich von wichtigen Zielen wie z.B. Öffentliche Einrichtungen, Bildungseinrichtungen, Einkaufs- und Nahversorgungsschwerpunkten, Freizeiteinrichtungen, wichtigen Haltestellen des ÖPNV, sind am Bedarf orientierte und überdachte Fahrradabstellmöglichkeiten vorzuhalten. In der City sowie am TU-Standort Lichtwiese sollten zusätzlich Fahrradservicestationen eingerichtet werden.

5.4 Handlungsfeld ÖPNV

Seit der Zustandsanalyse 2001 für das ÖPNV-Netz wurden verschiedene **Maßnahmen im ÖPNV** durchgeführt bzw. befinden sich in fortgeschrittenen Planungs- und Realisierungsphasen. Als wichtigste Maßnahmen sind hierbei zu nennen:

- Bau der Straßenbahn nach Kranichstein mit Einrichtung der Straßenbahnlinie 4 (Griesheim – Luisenplatz – Kranichstein) sowie Straßenbahnlinie 5 (Hauptbahnhof – Luisenplatz – Kranichstein) mit der Anpassung einiger Buslinien (Entfall der Linie D, veränderte Linienführung Buslinie L, K).
- Einrichtung der Straßenbahnlinie 2 Hauptbahnhof – Rhein-/Neckarstraße – Luisenplatz – Schloss – Böllenfalltor.
- Umbau des Hauptbahnhof-Vorplatzes als ÖPNV-Verknüpfungspunkt, Abschluss Frühjahr 2006.
- Neubau des Bahnhaltepunktes TU-Lichtwiese (voraussichtlicher Plangenehmigungsbeschluss Januar 2006, Baubeginn Juni 2006, Inbetriebnahme Dezember 2006).
- Planfeststellungsverfahren zum zweigleisigen Ausbau der Straßenbahnstrecke nach Arheilgen und Verlängerung bis Arheilgen Ortsende (voraussichtlich Planfeststellungsbeschluss bis Ende 2005, Baubeginn Anfang 2006, Inbetriebnahme 1. Bauabschnitt Anfang 2007, 2. Bauabschnitt ab Ende 2007 – Mitte 2008).
- Überarbeitung der Nutzen-Kosten-Untersuchung zur Reaktivierung der Pfungstadtbahn, geplanter Baubeginn Ende 2006, Inbetriebnahme Dezember 2007.
- Nutzen-Kosten-Untersuchung zur Straßenbahn Weiterstadt bis Ende 2005, voraussichtlich Frühjahr 2006 Beratung in den Gremien und ggf. Beschluss.

Zielvorgaben ÖPNV

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Flächendeckende Erschließung aller Siedlungsbereiche • Ausbau des SPNV- und Straßenbahnnetzes als Hauptgerüst der ÖPNV-Erschließung • Ausbau und Optimierung des Busnetzes • Barrierefreie Gestaltung des gesamten ÖPNV-Systems • Optimierung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte • Optimierung des Betriebsablaufs |
|--|

Im Folgenden werden die **Einzelmaßnahmen** kurz vorgestellt.

- Der Ausbau des **Darmstädter Hauptbahnhofs** als wichtigste **ÖPNV-Drehscheibe** soll vorangetrieben werden, da der Hauptbahnhof das wichtigste Tor nach Darmstadt im ÖPNV-Netz darstellt und die City auf kurzem Wege erreichbar ist. Auch wenn der Schienenfernverkehr nicht in der Zuständigkeit der Stadt Darmstadt liegt, wird empfohlen, dass sich die Stadt Darmstadt weiterhin für einen ICE-Halt am Darmstädter Hauptbahnhof auf Bundesebene einsetzt.
- Die **Modernisierung der Odenwaldbahn** zwischen Darmstadt und Wiebelsbach-Heubach (R 65) stellt eine deutliche Verbesserung der Erreichbarkeit durch die Ausweitung des Bedienungsangebotes und der Einrichtung von Direktverbindungen aus dem Odenwald in Richtung Frankfurt über Darmstadt-Nordbahnhof dar und wurde teilweise bereits umgesetzt. Durch einen neuen SPNV-Haltepunkt an der TU-Lichtwiese wird die Technische Universität an der Lichtwiese direkt an den Eisenbahnverkehr angeschlossen. Im Zuge der Durchbindung der Züge aus dem Odenwald in Richtung Frankfurt kommt dem Darmstädter Ostbahnhof zukünftig eine höhere Bedeutung als Verknüpfungspunkt zu. Um diese Funktionen ausfüllen zu können, ist der Darmstädter Ostbahnhof als Verknüpfungspunkt auszubauen.
- Durch die **Reaktivierung der Pfungstadtbahn** auf der Strecke zwischen Pfungstadt-Bahnhof – Darmstadt-Eberstadt – Darmstadt-Hauptbahnhof wird ein schnelles und attraktives ÖV-Angebot geschaffen, das die Erreichbarkeit der Darmstädter Kernstadt von Pfungstadt aus deutlich verbessert und den starken Verflechtungen zwischen den beiden benachbarten Städten Rechnung trägt. Die Buslinie P soll direkte als Verbindung zwischen Pfungstadt und Darmstadt-Eberstadt bestehen bleiben und die feinmaschige Erschließung sicher stellen.
- Die **Straßenbahn Weiterstadt** (Braunshardt – Weiterstadt - Gewerbegebiet Nordwest – Waldkolonie - Darmstadt-Hauptbahnhof, ggf. mit Durchbindung bis zum Luisenplatz) soll die Gewerbegebiete im Nordwesten der Kernstadt erschließen und stellt eine attraktive, schnelle ÖPNV-Verbindung für die Relation Darmstadt – Weiterstadt dar. Eine Anpassung des Busnetzes (Linien F, 5506, 5513, 5515) ist erforderlich. Bei der Entscheidungsfindung sind die besonderen Bedürfnisse der betroffenen Stadtteile zu berücksichtigen.
- Mit der (Wieder-) Einrichtung einer **Straßenbahn zum Ostbahnhof** (Hauptbahnhof – Luisenplatz – Ostbahnhof) wird in West-Ost-Richtung eine Lücke im innerstädtischen ÖPNV-Hauptgerüst geschlossen. Auf dieser stark nachgefragten Relation kann durch den Einsatz von Straßenbahnen die Beförderungskapazität deutlich erhöht werden. Zudem bietet der Einsatz von Straßenbahnen die Möglichkeit, die Achse Hauptbahnhof - Luisenplatz zu entlasten, indem die Regionalbuslinien aus dem Odenwald am Ostbahnhof auf die Straßenbahn gebrochen werden. Dies unterstreicht die Bedeutung des Ostbahnhofs als Verknüpfungspunkt.
- Zur Verbesserung der Anbindung des Stadtteils Wixhausen soll die **Straßenbahn 7/8** von Arheilgen Glockengartenweg **nach Wixhausen** verlängert werden. Bei der Nutzen-Kosten-Untersuchung sind insbesondere die Entwicklungen durch die Erweiterung der Gesellschaft für Schwerionenforschung (GSI) im Osten von Wixhausen zu beachten. Trassenführungsvarianten in Wixhausen sowie deren Machbarkeit sind zu prüfen.

- Das Busangebot in der Kernstadt wird durch die Einrichtung einer **Tangentiallinie Ost** zwischen Hauptbahnhof und Böllenfalltor über Bismarckstraße, Martinsviertel, Ostbahnhof, Edelsteinviertel, TU-Lichtwiese erweitert, die feinmaschige Erschließung verbessert und Erschließungsmängel im Edelsteinviertel beseitigt.
- Für die südöstliche Kernstadt wird eine weitere Tangentiallinie empfohlen (Bessungen – Verlegerviertel (Berliner Allee) – Hauptbahnhof – ggf. Weststadt). geprüft werden. Hierdurch werden im Bereich der Schwambstraße und Paulusviertel die Erschließungslücken geschlossen. Im Bereich der Weststadt kann die heutige Linie W entfallen. Hier sind im Detail die Befahrbarkeit im Bereich Paulusviertel und die Nachfrage zu prüfen.
- Neben der Einrichtung von neuen Linien ergeben sich **Änderungen der Linienführung** verschiedener Buslinien.
 - **Buslinie H:** In der Heimstättensiedlung soll durch eine veränderte Linienführung das städtebauliche Entwicklungsgebiet Ernst-Ludwig-Kaserne durch das ÖPNV-Netz erschlossen werden. Auch am anderen Linienende sollen abwechselnd die Siemensstraße in Kranichstein bzw. das Gebiet „Schwarzer Weg“ angedient werden. Am Schwarzen Weg können Mängel in der ÖPNV-Erschließung behoben werden.
 - **Buslinie K:** Im Bereich Kavalleriesand soll die Linienführung im Telekomareal mit der Änderung der Linienführung durch den Kernbereich des Telekomareals optimiert werden. Hierdurch kann die ÖPNV-Erreichbarkeit der Arbeitsplätze der Telekom verbessert und die Buslinie W aufgelöst werden. Durch eine Angebotsverdichtung auf einen 7,5-Minutentakt zwischen Hauptbahnhof und TU-Lichtwiese in der morgendlichen Hauptverkehrszeit können Kapazitätsengpässe behoben und die TU-Lichtwiese als wichtiges Ziel im Ausbildungsverkehr besser angebunden werden.
 - **Buslinie R:** Die Buslinie R soll zukünftig über Haardtring – Berliner-Allee – Hauptbahnhof geführt werden, wodurch häufige Verspätungen verringert werden können. Ab dem Nordbahnhof soll bis Arheilgen S-Bahnhof Westseite über Merck-Nordtor verlängert werden. Hierdurch wird die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzstandortes Merck verbessert. Im Bereich Haardtring ist die Einrichtung einer in zwei Richtungen befahrbaren separaten Busspur zu prüfen, um die Beeinträchtigungen im Betriebsablauf zu beheben.
 - **Buslinie AH:** Die Verlängerung der Buslinie AH zum S-Bahn-Halt Arheilgen West wird empfohlen. Hierdurch entsteht für die Arheilger Bürger ein Zubringer zur S-Bahn, die Verknüpfung zur S-Bahn wird sichergestellt und die ÖPNV-Erschließung des Wohngebietes A24 verbessert.
 - **Buslinie WX:** Durch eine Verlängerung der Linie WX zur GSI wird dieser wichtige Arbeitsplatzstandort an das ÖPNV-Netz angebunden und ein wichtiger Erschließungsmangel beseitigt.
 - **Buslinie EB:** Für die Linie EB wird eine Erweiterung um einen zweiten Ring nördlich und westlich des heutigen Bedienungsbereichs empfohlen. Hierdurch soll die Andersenschule, die Sportanlagen im Westen, die Frankensteinschule sowie die Wohngebiete im Bereich Eberstadt West und Carl-Ullrich-Straße besser mit dem ÖPNV erschlossen werden.
- Zur Behebung von Kapazitätsengpässen im Korridor Hauptbahnhof – Luisenplatz sollen die Möglichkeiten für eine Neustrukturierung des städtischen und regionalen Liniennetzes untersucht werden. Ziele sind hierbei
 - eine gleichmäßigere Verteilung der Fahrten auf die beiden Achsen Hauptbahnhof – Bismarckstraße – (Willy-Brandt-Platz) – Luisenplatz sowie Hauptbahnhof – Rheinstraße – Luisenplatz,
 - die Neuordnung der Haltestellenbelegung am Luisenplatz
 - die Sicherstellung der Verknüpfung zwischen den städtischen Linien untereinander

- die Verbesserung der Verknüpfung zum Regionalbusverkehr und zum schienengebundenen Personennahverkehr (SPNV),
- an den Knotenpunkten im Bereich der Rheinstraße bzw. Bismarkstraße bestehen darüber hinaus Engpässe zwischen ÖPNV und Kfz-Verkehr, so dass bei der Neustrukturierung des Liniennetzes auch die MIV-Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte an den Achsen Rheinstraße und Bismarkstraße berücksichtigt werden muss.

5.5 Handlungsfeld MIV fließend

Die leistungsfähige Abwicklung des fließenden Kfz-Verkehrs ist für die Funktionsfähigkeit eines innerstädtischen Straßennetzes ein entscheidendes Qualitätskriterium: Die Mobilität des notwendigen Kfz-Verkehrs im Binnen-, Quell- und Zielverkehr soll auf ausreichendem Qualitätsniveau gewährleistet werden und auch eine gute Erreichbarkeit wichtiger Ziele für den Berufs- und Ausbildungsverkehr sowie den Wirtschafts-, Einkaufs- und Freizeitverkehr ist für das Oberzentrum Darmstadt unverzichtbar.

Gleichzeitig ist gerade in einer Großstadt wie Darmstadt die Begrenzung der negativen Folgewirkungen des Kfz-Verkehrs von großer Bedeutung für die Lebensqualität: Die Verträglichkeit des Kfz-Verkehrs mit Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV als den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds ebenso wie die Minimierung der Umfeldbeeinträchtigungen durch Lärm und Schadstoffe sind wichtige Zielvorgaben für die Behandlung des Kfz-Verkehrs im Rahmen des integrierten Handlungskonzepts.

Zielvorgaben fließender Kfz-Verkehr	
•	Leistungsfähige Verkehrsabwicklung im Hauptverkehrsstraßennetz
•	Gute Erreichbarkeit wichtiger Ziele im Stadtgebiet (Gewerbe-, Ausbildungs- und Wohnstandorte)
•	Stadtverträgliche Abwicklung des fließenden Kfz-Verkehrs, insbesondere in Netzabschnitten mit sensiblen Randnutzungen
•	Verringerung des innerstädtischen Durchgangsverkehrs, insbesondere des Schwerverkehrsanteils
•	Verringerung der Lärm- und Schadstoffemissionen

Bauliche Maßnahmen – Ausbau und Netzergänzungen

Aus den Zielvorgaben der Leistungsfähigkeit, der Erreichbarkeit und der Stadtverträglichkeit des Verkehrs ergibt sich die Notwendigkeit folgender Ergänzungen im Straßennetz der Stadt Darmstadt:

- Nordostumgehung (2-streifig) in Tunnellage zwischen Ostbahnhof und Martin-Luther-King-Ring
- Durchstich Carl-Schenk-Ring (2-streifig) südlich der Otto-Röhm-Straße
- B3-Verlängerung (2-streifig) von der Gräfenhäuser Straße (B42) bis zur Eschollbrücker Straße

Um die Funktion der vorgesehenen Netzergänzungen zu gewährleisten, sind begleitende Ausbaumaßnahmen im Bereich der zuführenden Strecken erforderlich:

- 4-streifiger Ausbau Martin-Luther-King-Ring und bestehender Abschnitt Carl-Schenk-Ring zwischen Nordost-Umgehung und Otto-Röhm-Straße
- 4-streifiger Ausbau Hanauer Straße zwischen Heinrichstraße und Ostbahnhof
- Ausbau der Gräfenhäuser Straße zwischen Carl-Schenk-Ring und B3

Neben der Erstellung der Anschlussknotenpunkte im Zuge der genannten Netzergänzungen sind auch im Bereich der Ausbaustrecken die Knotenpunktsbereiche der geänderten Netzbedeutung entsprechend anzupassen bzw. umzubauen. Die betrifft u.a. die Knotenpunkte:

- Hanauer Straße (B26)/ Heinrichstraße
- Frankfurter Straße/ Martin-Luther-King-Ring/ Carl-Schenk-Ring
- Gräfenhäuser Straße (B42)/ Otto-Röhm-Straße/ Carl-Schenk-Ring ("Tacke-Knoten")

Die aufgeführten Netzergänzungen und Ausbaumaßnahmen führen zu einer deutlichen Entlastung des innerstädtischen Straßennetzes und eröffnen Möglichkeiten, zum einen die Qualität des Verkehrsablaufs im Hauptverkehrsstraßennetz entscheidend zu verbessern und zum anderen das Entlastungspotenzial in Netzbereichen mit sensiblem Straßenumfeld für Umgestaltungsmaßnahmen zu nutzen.

Zudem eröffnet die Nordost-Umgehung angesichts der zu erwartenden überproportionalen Zunahme des Schwerverkehrs die Möglichkeit, die beabsichtigte Verlagerung des Schwerverkehrs aus der Innenstadt durch entsprechende verkehrslenkende Maßnahmen zu unterstützen.

Bauliche Maßnahmen – Umgestaltungen

Die Umgestaltungsmaßnahmen im Straßennetz stehen zum Teil in engem Kontext mit den obengenannten Neu- und Ausbaumaßnahmen und den hieraus resultierenden Entlastungspotenzialen. In manchen Netzabschnitten besteht aber auch Handlungsbedarf zur Umgestaltung unabhängig von der verkehrlichen Wirkung von Netzergänzungen. Es kann zwischen drei verschiedenen Randbedingungen differenziert werden, die als Anlass für eine Umgestaltung in Frage kommen:

- Es entsteht ein Entlastungspotenzial infolge von Netzergänzungen
- Es besteht Entlastungsbedarf unabhängig von der Realisierung einer Netzergänzung
- Es besteht Umgestaltungsbedarf unabhängig von einer Änderung der Verkehrsbelastung

Die im integrierten Handlungskonzept enthaltenen Umgestaltungsmaßnahmen im Straßennetz sind daher vorwiegend unter dem Aspekt der Begrenzung der negativen Folgewirkungen des Kfz-Verkehrs zu verstehen und sind somit auch ein Resultat des Abstimmungsprozesses mit den Handlungsfeldern Fußverkehr, Radverkehr und der Stadtverträglichkeit: Die Umgestaltung ist grundsätzlich im Sinne einer umfeldverträglicheren Straßenraumgestaltung und einer stadtverträglicheren Abwicklung des fließenden Kfz-Verkehrs zu verstehen und beinhaltet in vielen Fällen eine Umverteilung von Verkehrsflächen zugunsten des Fuß- und Radverkehrs.

Umgestaltungsmaßnahmen sind im Wesentlichen für folgende Netzabschnitte vorzusehen:

- Streckenzug Rhörring – Spessarttring – Fiedlerweg

- Landgraf-Georg-Straße
- Frankfurter Straße südlich Kasinostraße bis Willy-Brandt-Platz
- Dieburger Straße zwischen Fasanerie und Spessarting
- Abschnitte des Cityrings (Hügelstraße – Kirchstraße – Holzstraße – Schlossgraben – Zeughausstraße – Bleichstraße)
- Obere Rheinstraße im Bereich Mollerstadt
- Streckenzug Klappacher Straße – Karlstraße zwischen Jahnstraße und Cityring
- Heidelberger Straße zwischen Heinrichstraße und Landskronstraße

Des weiteren besteht im Bereich der parallelen Hauptachsen Neckarstraße – Heidelberger Straße und Hindenburgring – Donnersberggring Handlungsbedarf für eine Neubestimmung der Netzbedeutung, aus der als Folge entsprechende Umgestaltungsmaßnahmen resultieren werden. Die Machbarkeit entsprechender Konzepte und ihrer Ausprägungen ist aber noch im Rahmen von Gestaltungsstudien und verkehrstechnischer Untersuchungen zu klären.

Betriebliche Maßnahmen

Unter betrieblichen Maßnahmen sind allgemein Maßnahmen der Verkehrssteuerung und der Verkehrslenkung zu verstehen. Dies umfasst nicht nur das klassische Instrumentarium der Lichtsignalsteuerung, der Beschilderung und Markierung, sondern muss weiter gefasst werden: Der Anspruch eines Oberzentrums Darmstadt, die Komplexität verkehrlicher Abläufe und die Abhängigkeiten der verschiedenen Verkehrssysteme machen angesichts der verfügbaren technischen Möglichkeiten künftig den Einsatz eines integrierten Verkehrssystemmanagements unabdingbar.

Wesentliche Bausteine des betrieblichen Handlungskonzepts sind:

- Flächendeckende Optimierung der Verkehrssteuerung im innerstädtischen Straßennetz
- Zuflussoptimierung an den Haupteinfallstraßen
- Neuordnung der koordinierten Lichtsignalsteuerung im Hauptverkehrsstraßennetz
- Stadtverträgliche Verkehrssteuerung in sensiblen Netzabschnitten
- Einrichtung eines Verkehrssystemmanagements zur Steuerung und Koordinierung betrieblicher Abläufe im Netz

Wirkungen des integrierten Handlungskonzepts auf die Verkehrsbelastungen im Netz

Mit Hilfe von Verkehrsmodellrechnungen wurden die Wirkungen des Handlungskonzepts für den fließenden Kfz-Verkehr auf die Verkehrsverteilung im Straßennetz abgeschätzt, indem der Planfall eines vollständig umgesetzten Maßnahmenkonzepts mit Netzergänzungen und Umgestaltungen einem sogenannten „Nullfall“ gegenübergestellt wird, bei dem das Netz gegenüber dem Ist-Zustand unverändert bleibt. Die Ergebnisse dieser Betrachtung können hier nur qualitativ beschrieben werden, da zum einen der Vergleichsfall (Prognose-Nullfall) aufgrund der bereits politisch beschlossenen Maßnahmen ein unrealistisches Szenario darstellt und da zum anderen die Ausprägung der Umgestaltungsmaßnahmen im Netz eine gewisse Bandbreite möglicher Restriktionen zulässt, die jetzt noch nicht im Detail festgelegt werden können.

Die wesentlichen Wirkungen des Handlungskonzepts auf die Verkehrsverteilung im Netz lassen wie folgt zusammenfassen:

- Die Netzergänzungen Nordost-Umgehung, Durchstich Carl-Schenk-Ring und B3-Verlängerung führen zu einer starken Bündelung von Verkehrsströmen auf den neuen Hauptachsen und ihren zuführenden Strecken.
- Die Erweiterung des Darmstädter Straßennetzes um einen äußeren Ring im westlichen, nördlichen und östlichen Sektor führt insgesamt zu einer deutlichen Entlastung des innerstädtischen Straßennetzes. Sie leistet somit einen wesentlichen Beitrag zur Gewährleistung der Leistungsfähigkeit im städtischen Hauptverkehrsstraßennetz und zur Umsetzbarkeit von Umgestaltungsmaßnahmen in sensiblen Netzabschnitten.
- Die B3-Verlängerung bis zur Eschollbrücker Straße entschärft die Engpasssituation im westlichen Ortseingangsbereich mit den kritischen Netzabschnitten Rheinstraße, Kavalleriesand, Haardtring und verbessert die Erreichbarkeit der Entwicklungsflächen in der Weststadt.
- Die Nordost-Umgehung entschärft die Engpasssituation im östlichen Ortseingangsbereich mit den kritischen Netzabschnitten der Landgraf-Georg-Straße und des Cityrings und führt durch wirksame Entlastung insbesondere im Bereich Spessartring/ Rhönring zu einer Erhöhung der Stadtverträglichkeit des Verkehrs in den nördlich und östlich der City gelegenen Wohnquartieren.

Die Ergebnisse der qualitativen Wirkungsanalyse zeigen, dass die wesentlichen vorab genannten Zielsetzungen (Verbesserung der Qualität des Verkehrsablaufs, Entlastung sensibler Netzabschnitte, Verringerung des Durchgangsverkehrs, Erhöhung der Stadtverträglichkeit) mit den im Handlungskonzept für den fließenden Kfz-Verkehr behandelten Maßnahmen erreichbar sind. Hierzu ist jedoch ein abgestimmtes Zusammenwirken der einzelnen Bausteine auf baulicher und betrieblicher Ebene erforderlich:

- Erzielbare Entlastungspotenziale durch Ausbaumaßnahmen müssen von entsprechenden Umgestaltungsmaßnahmen in den zu entlastenden Netzabschnitten begleitet und so in real erfahrbare Verbesserungen der Umfeldqualität und Stadtverträglichkeit überführt werden.
- Das betriebliche Maßnahmenkonzept unterstützt die auf der baulichen Handlungsebene vorgezeichneten Bündelungs- und Entlastungseffekte und gewährleistet so die Aufrechterhaltung von Verkehrsablauf und Stadtverträglichkeit in der beabsichtigten Qualität.

5.6 Handlungsfeld MIV ruhend

Das Handlungskonzept zur Entwicklung von Stellplatzstrategien baut auf der Berücksichtigung der potentiellen Nutzer auf in folgender Reihenfolge: Bewohner, Wirtschaftsverkehr, Kunden und Besucher und Beschäftigte. Darüber hinaus muss auch notwendiger Lieferverkehr und gewerblicher Verkehr (z.B. Handwerker) möglich sein. Wichtig ist deshalb die Festlegung welcher Nutzergruppe die jeweils lagegünstigsten Stellplätze zugeordnet werden sollen während gleichzeitig die Aufnahmefähigkeit des Straßenraums unter Berücksichtigung des Flächenbedarfs für den Aufenthalt, Fußverkehr, Radverkehr, Straßenraumbegrünung sowie der Verkehrssicherheit zu definieren ist.

Untersuchungen haben gezeigt, dass vor allem die Bereiche rund um die City von Darmstadt stark mit parkenden Fahrzeugen belastet sind. Mit einem angepassten Parkraumkonzept soll das Parken in den jeweiligen Bereichen für die wichtigen Nutzergruppen verbessert und gleichzeitig stadtverträglicher gestaltet werden.

Zielvorgaben Parken
• Ausweitung Parkraumbewirtschaftung im citynahen Umfeld • Bewohnerparken in Bereichen mit Nutzungskonkurrenzen • Aufbau eines Parkleitsystems • Gebührenstaffelung für die Benutzung der Parkhäuser • Unterbinden/Abbau von Parken auf Gehwegen

Aufbauend auf die Ergebnisse der Bestandsanalyse, der bestehenden Parkraumbewirtschaftung und den Planungszielen werden folgende Handlungsempfehlungen für den ruhenden motorisierten Individualverkehr empfohlen:

- Für die **City** ist ein **flächendeckendes Parkraumbewirtschaftungskonzept** für alle Stellplätze im öffentlichen Straßenraum umzusetzen. Die vorhandene Bewirtschaftung über Parkscheinautomaten soll dazu ausgeweitet werden. Hierbei ist eine Kostenstaffelung für das gebührenpflichtige Parken je nach Entfernung zur Fußgängerzone sinnvoll. In den direkt an die Fußgängerzone angrenzenden Straßen sollten die Parkgebühren zumindest vergleichbar mit denen in benachbarten Parkhäusern sein. Dadurch kann die Auslastung in den Parkhäusern gesteigert und die Belastung der vorhandenen Stellplätze im öffentlichen Straßenraum sowie der Parksuchverkehr reduziert werden. Für Bewohner in diesem Bereich ist in ausgewählten Straßenabschnitten Bewohnerparken vorzusehen. Nur mit diesem Ansatz kann erreicht werden, dass die vorhandenen Stellplätze in der City für Kunden und Besucher nutzbar bleiben und nicht von z.B. Beschäftigten als Dauerparker blockiert werden.
- In Absprache mit den Parkhaus-Betreibern ist eine **Staffelung der Parkgebühren** in den Parkhäusern je nach Entfernung zur Fußgängerzone zur Erhöhung der Auslastung und Erschließung eventuell neuer Nutzergruppen (z.B. Langzeitparker: Beschäftigte, Anwohner) anzustreben.
- In Wohnquartieren mit hohem Parkdruck und/oder quartierfremden Parksuchverkehr, z. B. Johannesviertel, Martinsviertel, Kapellplatzviertel, St. Ludwigsviertel und Teilen von Bessungen wird über die flächendeckende Ausweisung von **Bewohnerparken** eine verträglichere Aufteilung des knappen Guts Parkraum bewirkt. Die Bedürfnisse des Liefer- und Ladeverkehrs und des gewerblichen Verkehrs sind hierbei zu berücksichtigen ebenso wie die Bedürfnissen des Kundenverkehrs im Bereich der einzelnen Nahversorgungszentren. Im Bereich von Einzelhandelsnutzungen können für den Wirtschaftsverkehr spezielle Ladezonen ausgewiesen werden. Innerhalb von Bewohnerparkzonen soll die vorhandene Praxis der Ausgabe von zeitlich begrenzten Parkberechtigungsscheinen beibehalten werden. Für den Kundenverkehr können je nach Erfordernis und Parkdruck kostenpflichtige oder zeitlich begrenzte Parkmöglichkeiten ausgewiesen werden.
- Zur Reduzierung der Beeinträchtigungen des Parksuchverkehrs entlang des Cityrings wird ein **Parkleitsystem** für die dort anliegenden Parkhäuser umgesetzt. In einem ersten Schritt soll das „Parkleitsystem-Light“ mit statischer Beschilderung und Angabe der ins-

...

gesamt vorhandenen Stellplatzanzahl eingerichtet werden. Als weiterer Schritt ist der Ausbau zu einem dynamischen Parkleitsystem mit Wechselanzeigen und Angabe der vorhandenen freien Parkmöglichkeiten anzustreben. So wird die Auslastung der Parkhäuser in der City besser verteilt und ein Anreiz geschaffen, verstärkt die Parkhäuser zu nutzen.

- Parkhäuser und größere Parkieranlagen entlang von Straßenbahnlinien sollen Spitzenbelastungen z. B. in der Adventszeit abfangen. Für diese speziellen Zeiten sind entsprechende Maßnahmen wie zum Beispiel gezielte Öffentlichkeitsarbeit und Vergünstigungen für ÖPNV-Fahrt vorzusehen. In Anlehnung an das Parkleitsystem sind diese Parkmöglichkeiten in einheitlicher Form mit statischen Wegweisern auszuweisen. Diese Maßnahme kann zeitweise auftretenden Parkdruck in der City mildern.
- Begleitend zu den Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung (Parkscheinautomat, Bewohnerparken, Ladezonen, zeitlich begrenztes Parken) ist eine kontinuierliche **Kontrolle** der Einhaltung der Parkraumregelungen unterstützend erforderlich.
- Unterstützend zu Parkraumbewirtschaftung und Parkleitsystem sollte im Zuge der Öffentlichkeitsarbeit auch gezielt rund ums Thema Parken in Darmstadt informiert werden z.B. über Internetauftritt und die sich ständig erweiternden Möglichkeiten digitaler Datenübermittlung auf Handys (z.B. SMS-, WAP-Service) oder zu Navigationssystemen.
- In Straßenzügen mit geringen Straßenraumbreiten und hohem Parkdruck, in denen derzeit der Gehweg zum Parken mit genutzt wird, ist zu prüfen, ob die verbleibenden Restbreiten für den Fußverkehr zumutbar sind. Ist dies nicht der Fall, sind Maßnahmen zu treffen, um das Parken unter Mitnutzung des Gehwegs zu unterbinden (Neuaufteilung des Straßenraums durch z.B. Markierung, höhere Bordsteinkanten, Poller) und gleichzeitig alternative Parkmöglichkeiten in einer zumutbaren Geh-Entfernung auszuweisen oder zu erschließen (z.B. Nutzung von bestehenden Parkierungseinrichtungen, Neuanlage von Parkmöglichkeiten im Blockinnenbereich, Bau von Quartiersgaragen)

5.7 Handlungsfeld Wirtschaftsverkehr

Wichtigster Ansatz ist die Verbesserung des Verkehrsflusses zur Vermeidung negativer Staufolgen. Dies setzt die Umsetzung der NO-Umgehung und der B3-Verlängerung zur Entlastung des innerstädtischen Straßennetzes voraus. Weiterhin sollen durch die Prüfung der Koordinierungsqualität der Lichtsignalanlagen im Rahmen eines Qualitätsmanagements das Optimierungspotenzial ermittelt und ggf. resultierende Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsablaufs umgesetzt werden. Eine Verbesserung der Verkehrslageinformation bietet im Fall von unkalkulierbaren Störungen und Behinderungen die Möglichkeit, diese Informationen in der Tourenplanung zu berücksichtigen. Als weitere Maßnahmen werden empfohlen:

die bedarfsorientierte Einrichtung von Ladezonen und Ladehöfen zur Verbesserung des Innenstadt-Lieferverkehrs sowie die Prüfung der Weiterentwicklung der unterirdischen Andienung in der City, u.a. Fina-Block,

die Entwicklung eines Logistikkonzepts – in Zusammenarbeit mit den Einzelhändlern in der City und den Stadtquartieren und Stadtteilen – zur Auslieferung der gekauften Waren an die Kunden,

die Kontrolle der Zufahrts- und Parkbeschränkungen in der Fußgängerzone als regulatives Instrument, sie kann zur Identifikation von Problembereichen herangezogen werden. In der Folge von gehäuftem Auftreten von Konflikten sind sinnvolle, interessensverträgliche Lösungsansätzen mit allen Beteiligten zu erarbeiten,

die Berücksichtigung des Wirtschaftsverkehrs in den Bereichen mit Bewohnerparken über Ausnahmeregelungen oder zeitlich begrenzten Parkerlaubnisse,

die Optimierung des bestehenden Wegweisungssystem hinsichtlich der Logik und Zielkonsistenz um Umweg- und Suchfahrten insbesondere für ortsfremde Besucher und Kunden zu vermeiden, In diesem Zusammenhang soll die Einrichtung einer Hotelroute geprüft werden, Bestandssicherung bestehender Gleisanschlüsse im Schienengüterverkehr und Unterstützung bei der Reaktivierung seitens der Stadt.

Hinsichtlich der Verbesserung der Effizienz und der Verträglichkeit des Personenwirtschaftsverkehrs fällt der Stadt eine unterstützende und vorbildhafte Rolle zu. Dies betrifft zum einen die Unterstützung von Maßnahmen im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements hier im besonderen bei den Dienstwegen, zum anderen die Einführung von emissionsarmen Fahrzeugen. Die Einführung von emissionsarmen Fahrzeugen sollte durch Marketing und Öffentlichkeitsarbeit gestärkt werden. Ebenso sollten Instrumente zur Tourenoptimierung und Effizienzsteigerung im Wirtschaftsverkehr seitens der Stadt beworben werden.

Zur Verbesserung der Planungs- und Gestaltungsprozesse wird die Einrichtung einer moderierten Wirtschaftsverkehrsrunde mit Akteuren Stadtpolitik, Stadtverwaltung und Wirtschaft mit dem Ziel der Zusammenarbeit und kontinuierlichen Verbesserung des Wirtschaftsverkehrs als notwendig erachtet. Hierbei sind auch die regionalen Akteure zumindest themenbezogen mit einzubeziehen bzw. die regionale Vernetzung sicherzustellen. Die Benennung eines Konfliktmanagers Wirtschaftsverkehr als Kümmerer und Ansprechpartner zu anstehenden Fragen und Problemen ist dabei von Bedeutung und könnte wesentlich zur Verbesserung des verkehrsbezogenen Planungsklimas beitragen. Ein regelmäßig durchgeführtes Monitoring der Entwicklungen des Wirtschaftsverkehrs soll dabei die frühzeitige Erfassung von Problemen sichern.

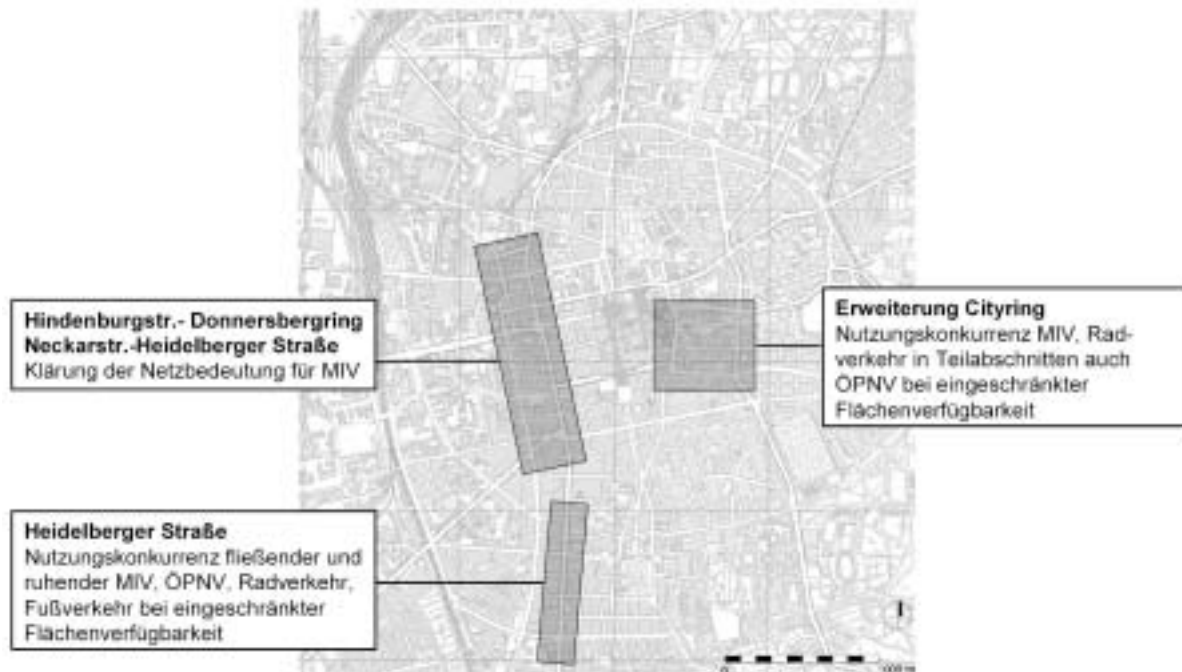
5.8 Detailuntersuchungen

Im Rahmen der Bearbeitung des integrierten Handlungskonzepts kristallisierten sich Straßenbereiche heraus, in welchen dringender Handlungsbedarf besteht, wo aber aufgrund der räumlichen und verkehrlichen Komplexität eine umfassendere und detailliertere Betrachtung erforderlich ist, die über den Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans hinaus geht. Das betrifft im wesentlichen drei Straßenzüge bzw. Straßenabschnitte, für die bei eingeschränkter Flächenverfügbarkeit die angestrebten positiven Entwicklungen nur erreicht werden können, wenn Prioritäten beim Flächenangebot für die verschiedenen Nutzungsansprüche oder bei der Verkehrsabwicklung gesetzt werden. Die Wirkungen einer Prioritätensetzung sind im Detail zu prüfen, da es zu Verlagerungen des fließenden Kfz-Verkehrs kommen kann, die wiederum eine spürbare Zunahme von Verkehrsbelastungen in anderen Straßen bewirken können.

Es handelt sich hierbei um die Bereiche:

- der Cityring, wo seit Jahren unterschiedliche Varianten der Verkehrsführung diskutiert werden und wo eine Verkehrsentslastung im Teilabschnitt Holzstraße durch Änderung der Verkehrsführung erreicht werden kann,
- der Straßenzug Donnersberggring - Hindenburgstraße und der parallel verlaufende Straßenzug Heidelberger Straße - Neckarstraße, die gleichgewichtig als Hauptverkehrsachse im Straßennetz ausgewiesen sind, wo aber aus dem Netzzusammenhang eine eindeutige Priorisierung wünschenswert ist,
- die Heidelberger Straße im Abschnitt Bessungen, wo aufgrund der Bedeutung des Straßenraums insbesondere für den nichtmotorisierten Verkehr (Nahversorgungsschwerpunkt) Probleme hinsichtlich der Querbarkeit, der städtebaulichen Trennwirkung, der Kfz-Verkehrsbelastungen und -geschwindigkeiten sowie des Platzbedarfs für Radverkehr und für die ÖPNV-Haltestelle bestehen.

Für alle drei Bereiche besteht aus Sicht der Gutachterbüros Handlungsbedarf. Die Wirkungen der entwickelten Varianten sollten im Hinblick auf die verkehrliche Machbarkeit, die Verlagerungsmöglichkeiten und die Verlagerungseffekte sowie hinsichtlich der Stadtverträglichkeit (unter Einbeziehung der möglicherweise zusätzlich belasteten Straßenabschnitte) geprüft werden.



Für diese Bereiche wurden alternative Grundsatzlösungen entwickelt, die im Forum Verkehrsentwicklung vorgestellt und diskutiert wurden, wo aber noch keine Entscheidung für eine Alternative getroffen werden konnte, weil detaillierte Wirkungsuntersuchungen erforderlich sind.

6. KOMMUNIKATION UND ÖFFENTLICHKEITSARBEIT

Fortführung des Kommunikationsprozesses im Forum

Der mit der Einrichtung des FORUMS Verkehrsentwicklung initiierte Kommunikationsprozess soll fortgeführt werden und die Umsetzung der im VEP empfohlenen Maßnahmen begleiten. Damit kann sicher gestellt werden, dass

- alle relevanten Gruppen am Prozess beteiligt bleiben,
- bei Entscheidungen im Fall von Maßnahmenalternativen die Konsensfindung erleichtert und die Kompromissbereitschaft gefördert wird,
- die Multiplikatorenfunktion des Forums gezielt eingesetzt werden kann, um die Diskussion um eine stadtverträgliche Verkehrsentwicklung und Mobilität voranzubringen.

Das Forum sollte einmal jährlich zusammentreten und über den Stand der Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans informiert und werden und Empfehlungen zur Umsetzung ansprechen können. Dies bietet der Stadt auch die Möglichkeit, die Beweggründe für oder gegen die Umsetzung von Einzelmaßnahmen darzulegen und damit Transparenz und Nachvollziehbarkeit zu sichern.

Bildung von Kooperationen und Partnerschaften

Schon während der Diskussion im Forum wurde deutlich, dass eine große Bereitschaft bei verschiedenen Akteuren zur Zusammenarbeit besteht.

In diesem Zusammenhang ist insbesondere der Vorschlag einer moderierten Wirtschaftsverkehrsrunde aufzugreifen (näheres siehe Kapitel 5.7) in der mit kommunalen und regionalen Akteuren aus der Wirtschaft in regelmäßigen Zusammenkünften Fragen des Personen- und Güterwirtschaftsverkehrs behandelt werden (z.B. Reaktivierung von Gleisanschlüssen, Regelungen für den Wirtschaftsverkehr in Bereichen mit Bewohnerparken, Einführung von Parkleitsystemen).

Weitere Kooperationsmöglichkeiten bietet der Arbeitskreis Verkehr der Region Starkenburg, wo schon heute für Darmstadt relevante Verkehrsthemen (z.B. ICE-Neubaustrecke) behandelt werden. Der Teilnehmerkreis im Rahmen jährlicher Treffen der Stadt Darmstadt mit den westlichen Nachbargemeinden auf politischer Ebene sollte um die östlich und südlich angrenzenden Gemeinden erweitert werden, was nicht zuletzt unter dem Aspekt der geplanten Sperrung der Durchfahrt durch Darmstadt für Fahrzeuge > 3,5 Tonnen in Ost-West / West-Ost Richtung naheliegend ist.

Ein weiterer Anknüpfungspunkt für Kooperationen bietet das Themenfeld „Betriebliches Mobilitätsmanagement“. Hierbei handelt es sich um eine Strategie, die die Verkehrsmittelwahl auf dem Weg zum Arbeitsplatz, auf Dienstwegen sowie die Anreise von Kunden und Besuchern in Richtung einer Reduzierung des Kfz-Verkehrs und einer Senkung der verkehrsbedingten Emissionen beeinflussen soll. Als Maßnahmen haben sich bewährt:

- finanzielle Anreize (z.B. Job-Ticket oder Zuschüsse zur ÖPNV-Fahrkarte, Bewirtschaftung der Betriebsstellplätze),
- Organisatorische Maßnahmen (z.B. Vermittlung von Fahrgemeinschaften),
- Aktionen zur Bewusstseinsbildung und Motivationssteigerung (z.B. Radlerfrühstück),
- Bauliche Maßnahmen (z.B. Fahrradabstellanlagen).

Akteure sind zunächst die Unternehmen, aber es bedarf auch der Unterstützung von Seiten der Stadt, der Verkehrsbetriebe und sonstiger Akteure (z.B. Car-Sharing Anbieter), die die erforderlichen Angebote bzw. Alternativen für eine Pkw-freie Anreise zum Unternehmensstandort bereithalten.

Viele Unternehmen im In- und Ausland haben die Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements als Chance erkannt, nicht nur verkehrsbedingte Emissionen und Kosten zu reduzieren, sondern auch Standorte, Flächen und Baulichkeiten zu optimieren, Konflikte mit Anrainern abzubauen und sich hinsichtlich Umweltschutz und Zukunftsorientierung zu profilieren.

Die Stadt Darmstadt sollte vorhandene Initiativen (z.B. Firma Merck) aufgreifen und weitertragen und sich nicht nur für die Einführung von betrieblichen Mobilitätsmanagement bei Darmstädter Unternehmen einsetzen sondern mit gutem Beispiel vorangehen – Mobilitätsmanagement bei der Stadtverwaltung. (Informationen hierzu über Klimabündnis, Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR), Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, etc.)

Information und Öffentlichkeitsarbeit

Bereits bei der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans wurde die Öffentlichkeit in verschiedener Form informiert: über mehrstündige Abendveranstaltungen, über Broschüren zu den Inhalten des Verkehrsentwicklungsplans und über Berichte in den Medien. Trotzdem besteht weiterhin ein hoher Informationsbedarf zu verkehrlichen Fragen, dem sinnvoller Weise im Zusammenhang mit weiteren stadtentwicklungsrelevanten Themen und Veranstaltungen nachgekommen werden sollte. Hierzu wird vorgeschlagen, die wesentlichen Ergebnisse des Verkehrsentwicklungsplans plakativ aufzubereiten und in Form einer „Wanderausstellung“ gezielt einzusetzen (Beispiel Freiburg). Darüber hinaus sollte die begonnene Reihe von Informationsveranstaltungen zu verkehrlichen Fragen fortgesetzt werden, wobei auch ziel-

gruppenspezifische Themen aufgegriffen werden sollten, zu denen die Adressaten (z.B. Schulen, Betreuungseinrichtungen etc.) gezielt angesprochen werden.

Entwicklung eines Kommunikationskonzepts zur Bewusstseinsbildung, Sensibilisierung und Verhaltensbeeinflussung

Erfahrungen haben gezeigt, dass eine Veränderung des Verkehrsverhaltens in Richtung Nachhaltigkeit, d.h. Verringerung der Pkw-Nutzung und vermehrte Nutzung des Umweltverbundes, mit reiner Information bzw. allein auf der rationalen Ebene nur schwer zu erzielen ist.

Verkehrsverhalten ist ein Bestandteil von Lebensgewohnheiten, Alltagsroutinen und Orientierungen und nicht auf rationale Entscheidungen beschränkt, sondern wird beeinflusst von Gefühlen, Normen und Werten, Wünschen und Ängsten. Um diese Ebene mittels Kommunikation zu erreichen bzw. zu beeinflussen, bedarf es des Einsatzes vielfältiger Kommunikationsinstrumente und -medien. Erfahrungsgemäß lassen sich Verhaltensweisen nicht über Verzichtsbotschaften verändern, sondern müssen den persönlichen Nutzen in den Vordergrund stellen und konkrete Alternativen anbieten.

Mit der Erarbeitung eines entsprechenden Konzeptes einschließlich seiner Bausteine (Pressemappe, Features, Gewinnspiele, Mobispiele) sollte ein in Kommunikationsfragen erfahrenes Büro beauftragt werden. Das Konzept sollte sich dabei nicht auf Darmstadt beschränken, sondern die Umlandkommunen einbeziehen.

7. KOSTEN UND UMSETZUNG

Die Entscheidung über die Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans in den nächsten 10 Jahren wird nicht zuletzt bestimmt durch die Haushaltslage der Stadt Darmstadt und durch die mit der Realisierung der Maßnahmen verbundenen Kosten. Während Aussagen zur Haushaltslage bis 2015 nur eingeschränkt möglich sind, können Kosten für Maßnahmen des Integrierten Handlungskonzepts konkreter abgeschätzt werden. Hierbei ist zu unterscheiden zwischen

- Maßnahmen, die in alleiniger Verantwortung der Stadt liegen und von ihr voll finanziert werden müssen,
- Maßnahmen in der Verantwortung der Stadt, die förderfähig sind
- Maßnahmen, die in der Verantwortung sonstiger Stellen liegen, an denen die Stadt aber kostenmäßig beteiligt ist.

Die Kosten für die Maßnahmen des Integrierten Handlungskonzepts wurden nach Handlungsfeldern gegliedert.

Nicht alle Maßnahmen konnten dabei kostenmäßig beziffert werden, weil im Einzelfall vertiefende Untersuchungen erforderlich sind (z.B. Optimierung des ÖPNV-Betriebsablauf im Korridor Hauptbahnhof - Luisenplatz, Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in der Kernstadt, unterirdische Andienung der Innenstadt), dies betrifft jedoch nur einen kleinen Teil der empfohlenen Maßnahmen. Für jeden Teilbereich wurden die ermittelbaren Kosten auf der Grundlage von Erfahrungswerten vergleichbarer Projekte und Maßnahmen mit folgender Differenzierung abgeschätzt (Einzelheiten hierzu siehe Übersicht im Anhang des Schlussberichts):

- Investive Gesamtkosten (Euro)
- Anteil der Stadt Darmstadt (%)
- Förderhöhe (Euro)
- Betriebskosten / Folgekosten (Euro)

Darüber hinaus wurden die Akteure benannt, die an der Umsetzung beteiligt sind bzw. beteiligt werden sollten.

Die Ergebnisse der Kostenschätzung sind in **Tabelle 7-2** zusammengestellt.

	Investive Gesamtkosten in Mio. €	Anteil Stadt DA in Mio. €	Betriebskosten in Mio. €	Gesamtkosten Stadt DA in Mio. €
Fußverkehr	1,00	1,00	-	1,00
Radverkehr	5,50	3,50	-	3,50
ÖPNV	64,90 *	26,00	4,25	30,25
MIV	90,50 *	47,50	1,00	48,50
Parken	1,30	0,70	1,00	1,70
Wirtschaftsverkehr	0,10	0,10	0,70	0,90
Öffentlichkeitsarbeit	0,50	0,50	-	0,50
Summen	ca. 164 Mio. €	ca. 79,5 Mio. €	ca. 7 Mio. €	ca. 86,5 Mio. €

* über Etat der Stadt Darmstadt abzuwickelnde Kosten

Tabelle 7-2: Umsetzung des Integrierten Handlungskonzepts - Ermitteltbare Kosten in 10 Jahren

Danach ist die Umsetzung des Integrierten Handlungskonzepts mit Gesamtkosten (Investive Kosten und Betriebskosten) von mindestens 164 Mio. Euro verbunden, von denen mindestens 86 Mio. Euro durch die Stadt finanziert werden müssen.

Für die Umsetzung der Maßnahmen sollte baldmöglichst ein Realisierungskonzept erarbeitet werden, das Aussagen darüber trifft, welche Maßnahmen in den nächsten 10 Jahren mit welcher Priorität anzugehen sind. Hierbei ist zu unterscheiden zwischen Maßnahmen, die kontinuierlich, d.h. fortlaufend über 10 Jahre umgesetzt werden und für die ein fester Betrag im Haushalt eingestellt werden sollte, Maßnahmen, für die vertragliche Bindungen vorliegen sowie Maßnahmen, die als einmalige Investition – ggf. über mehrere Jahre verteilt – im Haushalt zu berücksichtigen sind.

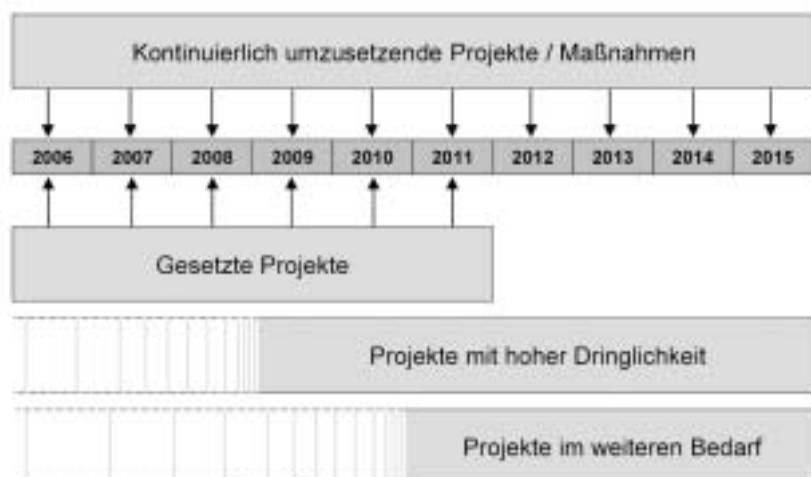


Abbildung 7-2: Umsetzungsplan – Struktur

Hierbei bestehen Abhängigkeiten insbesondere für solche Projekte, an denen weitere Akteure (z.B. Bund, Land, DB AG, etc.) beteiligt sind. Gerade hierfür sollte frühzeitig ein Umsetzungskonzept der Stadt vorliegen, um in Verhandlungen mit Dritten die eigene Position fundiert einbringen und vertreten zu können. Darüber hinaus sollten alle Umgestaltungs- und Umbaumaßnahmen aus dem Verkehrsentwicklungsplan frühzeitig im Zuge von anstehenden Straßenbau- / Sanierungsmaßnahmen eingebracht werden bzw. anstehende Straßenbau- /

Sanierungsmaßnahmen sollten grundsätzlich hinsichtlich der Aussagen des VEP und der daraus resultierenden Anforderungen an den Umbau geprüft werden.

Empfehlungen zur Umsetzung des Integrierten Handlungskonzepts und zur Prioritätenbildung sind in **7-3** zusammengestellt. Als Kriterien wurden dabei herangezogen:

- der Kostenrahmen in Abhängigkeit von der Haushaltslage der Stadt und sonstiger Beteiligter,
- bestehende vertragliche Bindungen (z.B. B3-Verlängerung bis Mainzer Straße),
- der Umsetzungsaufwand (finanziell und personell),
- die erwarteten Effekte (z. B. Entlastungswirkungen, Förderung gewünschter Mobilitätsformen),
- sinnvolle Maßnahmenkombinationen (z.B. Straßenrückbau kombiniert mit neuen Radverkehrsanlagen).

Kontinuierlich laufende Maßnahmen

Mindest Investitions- und Betriebskosten von 2,4 Mio. Euro pro Jahr

- Öffentlichkeitsarbeit
- Fußverkehr
- Netzergänzungen
- Barrierefreie Gestaltung/Qualitätssicherung
- Abbau Gehwegparken
- Radverkehr
- Lückenschlüsse
- Qualitätssicherung
- Infrastruktur
- Niederflur-Haltestellenprogramm (Barrierefrei)
- flächendeckende ÖPNV-Erschließung / Stadtteilbusse
- Erweiterung Nachtbusverkehr
- Parkraumbewirtschaftung City
- Bewohnerparken/Ladezonen
- Umgestaltung von (entlasteten) Stadtstraßen
- Optimierung Wegweisungssystem MIV
- weitere Optimierung LSA-Steuerung, Entwicklung Netzstrategien
- Mobilitätsmanagement / Wirtschaftsverkehrsrunde
- Anschlusssicherung Gütergleise

Gesetzte Projekte

Investive Gesamtkosten von 81,2 Mio. Euro, davon beträgt der Anteil der Stadt Darmstadt 36,2 Mio. Euro. Darüber hinaus entstehen Betriebskosten von mindestens 250.000 Euro pro Jahr.

- Nord-Ost-Umgehung
- a: Ostbahnhof
- b: Ostbahnhof bis Martin-Luther-King-Ring
- c: Martin-Luther-King-Ring bis Otto Röhmsstraße
- Carl-Schenk-Ring
- Westranderschließungsstraße (B 3) zwischen Rheinstraße und Hilpertstraße
- Straßenbahn Arheilgen
- Haltestelle Marktplatz
- Modernisierung Odenwaldbahn
- Haltepunkt TH-Lichtwiese

Projekte mit hoher Dringlichkeit

Investive Gesamtkosten von 33,8 Mio. Euro, davon beträgt der Anteil der Stadt Darmstadt 16,0 Mio. Euro. Darüber hinaus entstehen Betriebskosten von mindestens 300.000 Euro pro Jahr.

- Westranderschließungsstraße (B 3) Gräfenhäuser Straße bis Rheinstraße
- City-Ring / Neckarstraße - Heidelberger Straße / Hindenburgstraße - Donnersberggring
- Verkehrsmanagement-Zentrale
- Parkleitsystem "Light"
- Weiterentwicklung Innenstadtandienung (tief)
- Haltestelle Willy-Brandt-Platz / Mathildenplatz
- Optimierung im Korridor Hauptbahnhof - Luisenplatz
- Bus-Beschleunigung
- Reaktivierung Pfungstadtbahn

Projekte im weiteren Bedarf

Investive Gesamtkosten von 29,4 Mio. Euro, davon beträgt der Anteil der Stadt Darmstadt 14,2 Mio. Euro. Darüber hinaus entstehen Betriebskosten von mindestens 100.000 Euro pro Jahr.

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Straßenbahn Hauptbahnhof – Ostbahnhof • Westranderschließungsstraße (B 3) zwischen Hilpertstraße und Eschollbrücker Straße • Dynamisches Parkleitsystem • Straßenbahn Weiterstadt |
|--|

Tabelle 7-3: Empfehlungen zur Umsetzung des Integrierten Handlungskonzepts

Der Dezernent I:

Der Dezernent III:

Der Dezernent VI:

Walter Hoffmann
Oberbürgermeister

Klaus Feuchtinger
Stadtrat

Dipl.-Ing. Dieter Wenzel
Stadtrat

Darmstadt, den 16. Dezember 2005
VI/66.4 st-bg
Nst. 2833

Anlage : Schlussbericht VEP auf CD-Rom