

Magistratsvorlage

Wissenschaftsstadt
Darmstadt



Eingang Magistrats- geschäftsstelle: 14.12.2018	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 ☒ ☐	Dezernat IV ☐ OBW bei abschl. Beschlussfassung Magistrat
Verteiler:	Ja Nein Internetfähig ☒ ☐	Vorlage-Nr. 2018/0299 Magistratsbeschluss-Nr.
Produkt-Nr.: 12 Kostenstelle: 061-004-1000 Kostenträger: 5110-61 Investitionsnummer: Sachkonto: 6779300		

Betreff: Interkommunales Verkehrsmodell der Wissenschaftsstadt Darmstadt und der Stadt Griesheim

Vorlage vom: 10.10.2018

Beschlussvorschlag:

Der Zusammenführung der beiden Verkehrsmodelle der Wissenschaftsstadt Darmstadt und der Stadt Griesheim sowie der Fortschreibung auf den Status quo 2019 und Prognosehorizont 2030 mit einem anteiligen Kostenteil für die Wissenschaftsstadt Darmstadt in Höhe von ca. 82.500,00 € (brutto) wird zugestimmt.

Anlagen: 20181204_Ang_SEK_Mob_Darmstadt__GESAMT_Optimized

Datenschutzrelevante Anlage: ☐

Folgekosten:	☐ Ja	☒ Nein
---------------------	-----------------------------	--

Beschluss des Magistrats vom

Begründung zur Magistratsvorlage vom 10.10.2018

1. Ausgangssituation

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt als kreisfreie Großstadt im Süden Hessens, Verwaltungssitz des Regierungsbezirks Darmstadt und des Landkreises Darmstadt-Dieburg, ist Teil des Rhein-Main-Gebiets und eines der zehn Oberzentren des Landes Hessen. In Darmstadt leben z. Zt. etwa 160.000 Einwohnerinnen und Einwohner. Außerdem arbeiten über 130.000 erwerbstätige Menschen in der Stadt. Als Teil des Luftreinhalteplans führte Darmstadt zum 1. November 2015 eine Umweltzone ein und weitete das Durchfahrtsverbot für Lkw aus.

Die aktuellen Diskussionen in der kommunalen Verkehrsplanung und Verkehrsentwicklung werden durch die Themenbereiche Reduzierung der Umweltbelastung durch den motorisierten Individualverkehr (MIV), die Reduzierung von Abgas- und Lärmbelastungen im Stadtgebiet, deutliche Verbesserungen im Bereich der Nahmobilität (Fußgänger- und Radverkehr) und Schaffung eines attraktiven ÖPNV-Angebots geprägt. Hieraus lässt sich der Wunsch einer breiten Öffentlichkeit nach einer umweltverträglicheren und nachhaltigeren Mobilität ableiten.

Durch den Masterplan Darmstadt 2030+ soll das Potential für eine umweltverträglichere und nachhaltigere Mobilität in Darmstadt aufgezeigt werden. Auf Basis des aktuellen regionalen Verkehrsmodells der Metropolregion Rhein-Main, der Verkehrsdatenbasis Rhein-Main (VDRM), können verschiedene Wechselwirkungen im Modal Split (Verkehrsmittelwahlverteilung) aufgezeigt werden wie:

- Wechselwirkungen zwischen dem motorisierten Individualverkehr (MIV),
- Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV),
- nichtmotorisierten Individualverkehr (NMIV) und
- der lokalen bzw. regionalen Stadt-Umland-Verflechtungen.

Das bestehende Verkehrsmodell für die Metropolregion Rhein-Main beinhaltet die regionalen als auch die überregionalen Kfz-Verkehre des motorisierten Individualverkehrs (MIV) sowie die überregionalen Fernverkehre im öffentlichen Verkehr (ÖV), die näherungsweise genau modelliert sind.

Die lokalen Verkehre im MIV und im ÖV müssen hingegen detaillierter betrachtet werden und sollen deshalb im Zuge dieser Verkehrsuntersuchung in das Verkehrsmodell verfeinert integriert werden.

2. Arbeitsprogramm

Das Arbeitsprogramm hat zum Ziel, die beiden vorliegenden Verkehrsmodelle der Städte Darmstadt und Griesheim zu einem gemeinsamen interkommunalen Verkehrsmodell zu vereinen. Dadurch wird die Möglichkeit geschaffen, Verkehrsabläufe im regionalen Zusammenhang besser beurteilen zu können wie z.B. Mehrverkehre MIV und ÖV durch Siedlungsentwicklungen, Umleitungsverkehre durch spezifische und infrastrukturelle Maßnahmen.

Das gemeinsame Verkehrsmodell wird unter Berücksichtigung aller Verkehrsangebote (Fußgänger, Radverkehr, lokaler und regionaler ÖPNV und MIV) entwickelt. Dies soll unter Einbeziehung der Ergebnisse und Empfehlungen parallel verlaufender Untersuchungen, wie

z.B. dem Masterplan 2030+, dem Nahverkehrsplan 2019 - 2024 für die Wissenschaftsstadt Darmstadt und den Landkreis Darmstadt-Dieburg etc., erfolgen.

Die Betrachtung der regionalen Verkehrsverflechtungen erfolgt auf Grundlage der Verkehrsdatenbasis Rhein-Main (VDRM) aus dem Jahr 2012. Für die Stadt Darmstadt liegen bereits die Verkehrsmodelle mit Analysestand 2014 und Prognosestand 2020 vor. Als neue Datengrundlage wird von Hessen Mobil der Prognosehorizont 2030 als Datengrundlage für anfallende Verkehrsuntersuchungen wie z.B. Verlängerung Straßenbahnlinie 3 gefordert. Dies nehmen die Stadt Griesheim und die Wissenschaftsstadt Darmstadt zum Anlass, ihre bestehenden Verkehrsmodelle auf den Status quo und Prognosehorizont 2030 fortzuschreiben.

Dabei werden unter Berücksichtigung der demografischen Entwicklung sowie der lokalen Bauleit- bzw. Flächennutzungsplanung und Strukturdaten alle Daten herangezogen und in die Verkehrsmodelle integriert. Zusätzlich werden verschiedene Maßnahmen zur Reduzierung des MIV und zur Förderung des NMIV und des ÖPNV den Berechnungen zu Grunde gelegt sowie mögliche Potentiale des Umweltverbundes für das Stadtgebiet von Griesheim und Darmstadt abgeschätzt und integriert.

Die Untersuchung einer möglichen Steigerung/Stärkung des Fußgänger- und Radverkehrs soll in Form von Potentialabschätzungen mit Hilfe des neuen Verkehrsmodells im nächsten Schritt erfolgen.

Der Bearbeitungszeitraum wird ca. 9 Monate betragen.

Mit dem geplanten Projekt besteht erstmals die Möglichkeit zum Aufbau einer gemeinsamen Datenbasis auf interkommunaler Ebene zwischen den Städten Darmstadt und Griesheim.

3. Kosten

Insgesamt belaufen sich die Kosten auf ca. 113.000€ (brutto). Nach gemeinsamer Abstimmung beider Städten belaufen sich die Kosten für das neue interkommunale Verkehrsmodell für die Stadt Darmstadt zu 73% (ca. 82.500€ brutto) und für die Stadt Griesheim zu 27% (ca. 30.500€ brutto). Der Aufteilungsgrad beruht dabei auf den jeweiligen Strukturierungsgrad der einzelnen Modelle.

Es wird vertraglich vereinbart, dass die Stadt Darmstadt zuerst die Gesamtkosten übernimmt und die Stadt Griesheim ihren Anteil direkt an die Stadt Darmstadt leistet.

Eine detaillierte Auflistung der Kostenteilung liegt als Leistungsbeschreibung dieser Magistratsvorlage als Anlage bei.

Darmstadt, den 15.10.2018

III / 61.4 Ku

Die Dezernentin III

Der Dezernent IV

Dr. Barbara Boczek
Stadträtin

André Schellenberg
Stadtrat