### Forum Verkehrsentwicklungsplanung Landkreis Darmstadt Dieburg



#### **ERGEBNISPROTOKOLL - 2. SITZUNG AM 14.2.2008**

Teilnehmende In Anhang 1 sind alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer aufgeführt.

#### 1 EINFÜHRUNG UND RÜCKBLICK

#### 1.1 Begrüßung und Vorstellung des Moderators

Herr Jakoubek begrüßt die Teilnehmenden des 2. Forums und gibt einen kurzen Rückblick auf das 1. Forum. Er erinnert, dass die Auswirkungen der Öffnung des Lohbergtunnels auf die Routenwahl des regionalen und überregionalen Lkw-Verkehrs bereits im Rahmen der Radwege- und Straßenbaukonferenz im Herbst 2007 vorgestellt wurden.

Ziel der weiteren Diskussion soll es sein, Lösungen/ Maßnahmen für eine zukunftsfähige verkehrliche Entwicklung des Kreises zu finden. Hierzu bedarf es einer genauen Kenntnis der heutigen Situation, die im Rahmen dieses Forums behandelt werden soll.

Nach Begrüßung des Podium stellt er Markus Hirth vom Büro projekt.stadt vor, der als Moderator durch die Sitzung führt.

#### 1.2 Verabschiedung des Protokolls

Das Protokoll des 1. Forums wurde einstimmig genehmigt.

#### 2 ZUSTANDSANALYSE – SICHT DER FACHLEUTE

#### 2.1 Raumstruktur und -verflechtungen

Anhang 2: Raumstruktur und -verflechtungen - Folien 1 - 10

Frau Stete erläutert die raumstrukturellen Zusammenhänge sowie die Zuordnung des Landkreises zu den Metropol-Regionen Rhein-Main und Rhein-Neckar.

Festzustellen ist, dass sich die Verteilung der Bevölkerung und der Arbeitsplätze<sup>1</sup> am Arbeitsort deutlich an der Zentrenstruktur orientiert.

Habermehl+Follmann – Ingenieurgesellschaft mbH

Frankfurter Str. 79 D 63110 Rodgau Tel. 06106-85255 Fax 06106-852595 E-Mail: info@Habermehl-

Follmann.de

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Bei den Arbeitsplätzen sind nur die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort berücksichtigt. Deren Anteil entspricht ca. 70% aller Beschäftigten.

# Region der Zukunft Landkreis Darmstadt-Dieburg

#### 2. Forum Verkehrsentwicklungsplanung

Die 2002 erhobenen Pendlerbeziehungen zeigen ergänzend die starke Ausrichtung des Landkreises auf die Stadt Darmstadt, es gibt aber auch deutliche Verflechtungen zwischen den Kommunen sowie in die umliegenden Landkreise, vor allem aus dem Ostkreis in Richtung Norden. Der Bezug des Landkreises nach Süden (Odenwaldkreis, Lkrs. Bergstraße, Rhein-Neckar-Raum) ist dagegen eher gering ausgeprägt.

Die Zuwachsflächen zeigen die im Regionalplan-Entwurf 2007 ausgewiesenen Flächen für Wohnen und Gewerbe, berücksichtigen aber nicht hiervon abweichende Planungen der Kommunen.

Ebenfalls dargestellt sind die Vorranggebiete für Natur und Landschaft. Diese sind bei zukünftigen verkehrlichen Infrastrukturmaßnahmen (z.B. Umgehungsstraßen) angemessen zu berücksichtigen.

#### 2.2 Verkehrsangebot und -nachfrage

Anhang 3: Verkehrsnachfrage - Folien 11 - 16

Im Landkreis sind im letzten Herbst Verkehrszählungen an Querschnitten und Knotenpunkten sowie Befragungen zur Ermittlung der Quellen und Ziele durchgeführt worden. Der ursprünglich vorgesehene Erhebungsumfang wurde durch zusätzliche Erhebungen im Rahmen der Vorher-Nachher-Untersuchung Lohbergtunnel sowie ergänzende Erhebungen im Bereich Dieburg/ Babenhausen/ Groß-Umstadt (Auftraggeber ASV Darmstadt) erheblich erweitert. Die hierdurch verfügbare breitere Datengrundlage ist zum einen als Informationsplattform für die Städte und Gemeinden des Landkreises, zum anderen als verbesserter Daten-Input zur Erarbeitung des Verkehrsmodells für den Landkreis positiv zu bewerten.

Ein Übersichtsplan stellt ausgewählte Querschnitte im klassifizierten Netz des Landkreises in farblich differenzierten Belastungskategorien dar, um Bereiche mit starkem, mittlerem und geringem Belastungsniveau voneinander abzugrenzen.

Nachfragen aus dem Plenum zeigen die Notwendigkeit auf, die im Herbst 2007 erhobenen und mit der Bundesverkehrszählung 2005 abgeglichenen Zählwerte auch mit weiteren, in den Kommunen vorliegenden Zählungen abzugleichen. Explizit angesprochen wurden die Verkehrsbelastungsdaten im Zuge der B42 bei Weiterstadt sowie im Zuge der B45 bei Groß-Umstadt.

#### 2.3 Schwachstellenanalyse im Straßennetz

Anhang 4: Schwachstellenanalyse - Folien 17 - 30

Die Schwachstellenanalyse hat zum Ziel, die Leistungsfähigkeitsengpässe und deren Auswirkungen Reisezeitverluste und Rückstaulängen im Netz zu identifizieren sowie mögliche Ursachen für die erkannten Defizite zu ermitteln.

### 2. Forum Verkehrsentwicklungsplanung



Untersuchungsraum war das klassifizierte Straßennetz des Landkreises Darmstadt-Dieburg, das Stadtgebiet von Darmstadt wurde bzgl. seiner Schnittstellen zum Landkreis, d.h. im Bereich der Haupteinfallstraßen mit einbezogen.

Die vorgestellten Untersuchungsergebnisse basieren auf Beobachtungen und Messungen während der morgendlichen und der nachmittäglichen Hauptverkehrszeiten und wurden durch Kapazitätsbetrachtungen auf Basis der durchgeführten Erhebungen gestützt.

Im Vergleich zu der in den Jahren 2002 - 2004 für das Landesamt durchgeführten Schwachstellenanalyse im strategischen Straßennetz des Rhein-Main-Gebiets konnten detailliertere und aktualisierte Erkenntnisse gewonnen werden.

Folgende wesentliche Ergebnisse lassen sich zusammenfassend feststellen:

Morgendliche Hauptverkehrszeit:

- Stau und stockender Verkehr auf verschiedenen Haupteinfallstraßen zum Oberzentrum Darmstadt sowie in den Zuläufen zur A5 in Richtung Rhein-Main-Gebiet,
- Lokale Entlastungswirkungen im Netz durch die seit 2004 realisierte Ortsumgehung B426 Pfungstadt, den seit 2007 eröffneten Lohbergtunnel sowie den Umbau der AS Weiterstadt zu einem vollen Kleeblatt sind feststellbar.

Abendliche Hauptverkehrszeit

Diffuse Verteilung von Schwachstellen im regionalen Straßennetz mit Engpasssituationen überwiegend im Bereich überlasteter Lichtsignalanlagen oder Verflechtungsbereiche, Stau und stockender Verkehr in verschiedenen Ortsdurchfahrten (Dieburg,
Groß-Zimmern, Reinheim, Pfungstadt, Babenhausen) durch eingeschränkten Verkehrsraum, intensive Randnutzungen und Störungen wie Lichtsignalanlagen und
Bahnübergänge.

#### 2.4 Verkehrsverträglichkeit in den Ortsdurchfahrten

Anhang 5: Verträglichkeit des Verkehrs – Folien 31 - 41

Ergänzend zu den Verkehrszählungen und der Schwachstellenanalyse wurde in 30 Ortsdurchfahrten eine Bestandsaufnahme der Ist-Situation durchgeführt, um Aussagen zur Verkehrsverträglichkeit treffen zu können.

Betrachtet wurde immer nur ein Referenzquerschnitt im Zuge einer Ortsdurchfahrt. Da die Charakteristik und die Querschnittsaufteilung der Ortsdurchfahrten oftmals nicht durchgängig einheitlich ist, wurde exemplarisch eine Stelle betrachtet.

Festzustellen ist, dass keine der untersuchten Ortsdurchfahrten den Anforderungen an eine verträgliche Verkehrsabwicklung genügt. Das mit Abstand größte Problem liegt in den zu geringen nutzbaren Gehwegbreiten (die vorhandene Breite wird oft durch ruhenden Verkehr zusätzlich eingeschränkt). In vielen Fällen ist auch die Fahrbahnbreite für den maßgebenden Begegnungsfall (Lkw/Lkw) nicht ausreichend bzw. die zugelassene

## Region der Zukunft Landkreis Darmstadt-Dieburg

#### 2. Forum Verkehrsentwicklungsplanung

Geschwindigkeit von Tempo 50 ist in Anbetracht der räumlichen Enge vieler Ortsdurchfahrten als zu hoch zu bewerten.

Möglichkeiten zur Verringerung der Defizite wurden auf allgemeiner Ebene aufgezeigt, wobei Frau Saary betont, dass es innerhalb des begrenzten Straßenraums nur vereinzelt gelingen kann, den Verkehr für alle Nutzergruppen gleichermaßen verträglich zu gestalten und alle Richtwerte einzuhalten, da viele der betrachteten Ortsdurchfahrten in einer Zeit entstanden, da der Autoverkehr noch nicht so dominant war. Wichtig ist es vielmehr ein Gespür zu entwickeln, welche Maßnahmen machbar oder erforderlich sind.

Aus dem Plenum werden kritische Fragen hinsichtlich der gemessenen Gehwegbreiten (Ober-Ramstadt - Hahn, Modautal – Ernsthofen und Brandau, Fischbachtal – Niedernhausen) sowie der Bewertung der Verträglichkeit geäußert.

Die Gemeinde Rossdorf weist darauf hin, dass die Verkehrsbelastung auch in der Dieburger Straße (L3115) unverträglich mit der vorhandenen Straßenraumbreite ist, was von den Gutachtern bestätigt wurde.

Da im Rahmen des Forums nicht alle betrachteten Querschnitte im Einzelnen diskutiert werden können, wird vereinbart, dass die Bestandserhebung der betrachteten Querschnitte den Kommunen zur genauen Durchsicht zugesandt werden.

#### 3 PERSPEKTIVEN FÜR DEN VERKEHR IM LANDKREIS

Anhang 6: Ziele für die Verkehrsentwicklung – Folien 42 - 53

Frau Stete referiert die aus dem im regionalen Entwicklungskonzept "Ländlicher Raum Landkreis Darmstadt-Dieburg" (REK) abgeleiteten verkehrlichen Entwicklungsziele sowie die in der Erklärung der Bürgermeister des Ost- und Westkreises formulierten Ziele.

Die Ziele stimmen weitestgehend überein, die Ziele des REK für den Verkehrssektor thematisieren deutlicher als die Ziele aus der Bürgermeistererklärung den Umweltaspekt.

Aus der Erklärung der Bürgermeister wurden darüber die dort genannten Maßnahmen zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zusammengestellt.

Frau Stete weist auf Ziel- und Maßnahmenkonflikte verschiedenster Art hin, die im Zuge der Bearbeitung des VEP behandelt und geklärt werden müssen.



#### 4 AUSBLICK

Herr Hirth fasst die wichtigsten Ergebnisse des Nachmittags zusammen:

- Im Rahmen der Zustandsanalyse wurden die Ergebnisse der Verkehrszählungen und der Schwachstellenanalyse im klassifizierten Straßennetz des Landkreises sowie die Erhebungen und Bewertungen von Ortsdurchfahrten dargestellt.
- Die Diskussion zeigte die Notwendigkeit, die aktuellen Zählungen mit zusätzlich vorliegenden Verkehrsdaten der Kommunen abzugleichen, um mögliche Unstimmigkeiten auszuräumen. Die Grundlagen zur Bewertung der Verkehrsverträglichkeit in den Ortsdurchfahrten werden zur differenzierteren Information mit dem Protokoll versandt (siehe Anhang 7 Bestandsanlayse).

Herr Dr. Novotny stellt das weitere Vorgehen vor:

- Grundlage für die Erstellung des Verkehrsmodels für den Landkreis Darmstadt-Dieburg ist die Verkehrsdatenbasis Rhein-Main (VDRM) als die vom Land Hessen standardisierte und genehmigungsfähige Datengrundlage zur Beurteilung von verkehrlichen Infrastrukturmaßnahmen. Ab April soll die Schulung der Anwender mit der dann fertiggestellten neuen VDRM erfolgen, der Aufbau des verfeinerten Lankkreis-Modells wird dann voraussichtlich ein weiteres halbes Jahr in Anspruch nehmen.
- Nach der nun abgeschlossenen Bestandsanalyse und der Definition der Oberziele sind mögliche sinnvolle Planfälle (Kombinationen von Maßnahmen im Netz) zu definieren. Dieser Schritt sollte im Rahmen eines Zwischentermins unter Einbeziehung der Forumsmitglieder noch vor der Sommerpause erfolgen.

Landrat Jakoubek erinnert nochmals daran, dass der VEP eine wesentliche Grundlage für die weitere Entwicklung des Landkreises darstellt und weist in diesem Zusammenhang auf die Relevanz der Kenntnis des Protokolls hin, Anmerkungen und offene Fragen zur nun vorliegenden Bestandsanalyse mögen bitte zurückgemeldet werden.

Seiner Erfahrung nach werden die vorgestellten Ziele nicht konfliktfrei umsetzbar sein, sie sind jedoch wichtige Grundlage für die weitere Bearbeitung des VEP. Die 2001 von den Bürgermeistern formulierten Entwicklungsziele weisen nach wie vor eine hohe Aktualität auf. Es gilt nun klare Prioritäten zu setzen, denn je früher Maßnahmen mit dem Natur und Landschaftsschutz abgestimmt werden, desto früher ist eine Realisierung möglich. Hierzu zählt auch eine gute Interkommunale Kommunikation.

Mögliche Zielkonflikte sollen im Rahmen der Planfallbetrachtung abgewogen werden. Dabei gilt es, ein Maximum an positiven Wirkungen verbunden mit einem Minimum an negativen Effekten zu erreichen.

Zum Abschluss bedankt er sich beim Moderator und verabschiedet die Teilnehmenden.

Darmstadt, den 28.2.2008 Gez. Saary