

Fallstudie Verkehrsmanagementplan für singuläre Verkehrserzeuger

Kurzfassung der Diplomarbeit von Alexandra Kretz

Wege zur Arbeit, zum Einkaufen und in der Freizeit werden mit Verkehrsmitteln zurückgelegt. Der Transport von Rohstoffen zum Hersteller sowie fertiger Produkte zum Kunden erfolgt auf Verkehrswegen. Mobilität ist somit "ein individuelles Grundbedürfnis der Menschen", zugleich aber auch eine "Säule des Wohlstandes" (IVM, 2002/03). Für eine profitable Wirtschaft ist daher eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur notwendig. Die hervorragende Anbindung an das Kraftfahrzeug-, Schienen- und Luftverkehrsnetz bietet der Region Rhein-Main einen wertvollen Standortvorteil. Mittlerweile stößt die dortige Verkehrsinfrastruktur jedoch an ihre Kapazitätsgrenzen.

Verkehrsmanagement als "die Beeinflussung des Verkehrsgeschehens durch ein Bündel von Maßnahmen mit dem Ziel, die Verkehrsnachfrage und das Angebot an Verkehrssystemen optimal aufeinander abzustimmen" (BOLTZE, 2003 / ZIV, 2004a) wird in den nächsten Jahren aufgrund der insbesondere in Ballungsräumen wie der Region Rhein-Main auftretenden Verkehrszuwächsen und des gleichzeitig nicht möglichen aber auch nicht erwünschten Infrastrukturausbaus stark an Bedeutung zunehmen. Bislang ist die Anwendung von Verkehrsmanagementmaßnahmen weitestgehend beschränkt auf die Zentren großer Ballungsräume oder auf überregionale Fernstraßen. Ziel ist jedoch, Verkehrsmanagement als Beitrag zur Lösung von verkehrlichen Problemen und deren Folgewirkungen auch auf kleinere Zentren sowie singuläre Verkehrserzeuger auszuweiten.

Die beispielhafte Erstellung eines Verkehrsmanagementplans für einen großen Verkehrserzeuger in der Region Rhein-Main ist das Ziel dieser Diplomarbeit. Damit soll die vom Zentrum für integrierte Verkehrssysteme (ZIV) entwickelte Vorgehensweise zur Aufstellung von Verkehrsmanagementplänen speziell für singuläre Verkehrserzeuger auf ihre Durchführbarkeit überprüft werden.

Im ersten Kapitel werden zunächst wichtige Grundlagen des Verkehrsmanagements erläutert. Das wesentliche Ziel von Verkehrsmanagementplänen ist hierbei nach ZIV (2004a) die Stärkung der Motivation zum Einsatz von Verkehrsmanagement, die Verbesserung der Abstimmung zwischen den Beteiligten und die Erreichung einer stärkeren Zielorientierung als auch insgesamt die Erhöhung der Effizienz des Finanzmitteleinsatzes bei Planung und Umsetzung. Verkehrsmanagementpläne können Unterstützung leisten bei einer koordinierten, zielgerichteten und kontinuierlichen Umsetzung des Verkehrsmanagements.

Anschließend erfolgt eine Kurzzusammenfassung der vom ZIV erarbeiteten Vorgehensweise für die Aufstellung eines Verkehrsmanagementplans. Die Arbeitsschritte orientieren sich am Planungsprozess der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Folgende fünf Punkte sind zu erarbeiten:

1. Vororientierung,
2. Problemanalyse,
3. Maßnahmenuntersuchung,
4. Abwägung und Entscheidung sowie
5. Umsetzung und Wirkungskontrolle.

Im nächsten Arbeitsschritt werden vor der Erstellung des Verkehrsmanagementplans zunächst weitestgehend quantifizierbare Kriterien festgelegt, für welche singulären Verkehrserzeuger

Verkehrsmanagementpläne sinnvoll sind. Diese Einschätzung kann anhand der Kriterien Art, Größe, Verkehrsaufkommen, Lage sowie Verkehrssituationen vorgenommen werden.

In der Diplomarbeit wird beispielhaft ein Verkehrsmanagementplan für einen singulären Verkehrserzeuger, das Pharma- und Chemieunternehmen Merck in Darmstadt, aufgestellt. Beteiligt an dieser Fallstudie sind die TU Darmstadt, das Unternehmen Merck, das Stadtplanungs- bzw. Tiefbauamt Darmstadt sowie die Verkehrsverbünde RMV und DADINA sowie das Verkehrsunternehmen HEAG mobilo. Die Begrenzung des Gebietes, in dem Verkehrsmanagementmaßnahmen Anwendung finden sollen (Planungsraum), erstreckt sich von der Langener Straße im Westen bis zur Frankfurter Straße bzw. Frankfurter Landstraße im Osten. Nördliche Begrenzungen sind die Messeler bzw. Weiterstädter Straße und im Süden die Kasino- und Pallaswiesenstraße sowie die Gräfenhäuser Straße.

Im Rahmen eines betrieblichen Mobilitätsmanagements werden vom Unternehmen Merck teilweise schon seit Jahren etliche Verkehrsmanagementmaßnahmen durchgeführt. Durch unter anderem die Förderung von Fahrgemeinschaften oder seit neustem die Förderung von Jobtickets konnten bereits deutliche Verbesserungen im umliegenden Straßenraum erzielt werden.

Zunächst erfolgt eine Bestandsanalyse sowohl für den motorisierten Individualverkehr als auch für den öffentlichen Verkehr (ÖV) sowie für den nicht motorisierten Verkehr (Rad- und Fußgängerverkehr). Hierbei werden unter anderem das bestehende Straßennetz, die bestehenden Linien des ÖV, das Schienen- und Radwegenetz sowie Anlagen für den ruhenden Verkehr aufgenommen.

Anhand verschiedener Methoden, unter anderem Expertenbefragungen und eigene Beobachtungen, werden im Planungsraum Problemstellen aufgedeckt. Als problematische Situationen erweisen sich z.B. die regelmäßige Überstauung bestimmter Straßenzüge, Unfallhäufungsstellen an Knotenpunkten und Fahrplanabweichungen im ÖV.

Für das zu untersuchende Gebiet wird anschließend festgelegt, welcher Verbesserungsbedarf besteht. Dies führt zu den folgenden Zielsetzungen:

- Erhöhung der Verkehrsqualität / Optimierung des Verkehrsablaufs,
- Verbesserung der Wirtschaftlichkeit,
- Erhöhung der Verkehrssicherheit und
- Schonung natürlicher Ressourcen und Reduzierung der Umweltbelastungen.

Zur Verbesserung der festgestellten Problemsituationen werden Maßnahmen entwickelt. Als zunächst zu realisierende oder zu intensivierende Maßnahmen werden das Jobticket, Förderung von Dienstreisen mit der Deutschen Bahn ("Dienstreiseticket"), Förderung von Fahrgemeinschaften, Erweiterung der Fahrradmitnahme im öffentlichen Verkehr, erweiterte Nutzung des betriebseigenen "Fahrradfuhrparks", Realisierung einer generellen Anschlusssicherung und die Realisierung von ÖV-Sonderhalten vorgeschlagen. Eine weitere Maßnahme könnte die Linienverlängerung von Linien des öffentlichen Verkehrs sein. In Handlungskonzepten, sogenannten Strategien, werden für häufig auftretende Situationen z.B. für die vormittägliche Spitzenstunde, die Auswahl und Umsetzung von Maßnahmen festgelegt. Die Entwicklung von Szenarien, d.h. die Überlagerung der Situationen mit den entwickelten Strategien, schließt sich an.

Im weiteren Arbeitsschritt werden wünschenswerte Maßnahmen des Infrastrukturausbaus sowie Änderungen und Anpassungen im Verkehrsangebot des öffentlichen Verkehrs angeführt. Weiterhin erfolgt die Nennung von Forschungs- und Entwicklungsbedarfs, um weitere Fortschritte bei der Planung und Realisierung des Verkehrsmanagements zu erreichen.

Eine Bewertung der vom ZIV (2004a) entwickelten Vorgehensweise bildet den Abschluss der Arbeit. Festgestellt werden kann, dass das vom ZIV (2004a) erarbeitete Verfahren zur Erstellung von Verkehrsmanagementplänen problemlos übertragbar ist auf singuläre Verkehrserzeuger. Hinsichtlich der Handhabbarkeit sind keine Probleme festzustellen. Einige Verbesserungsvorschläge werden in Bezug auf Struktur und Inhalt des Verfahrens unterbreitet. Insbesondere beziehen sich diese auf Ergänzungen der tabellarischen Arbeitshilfen oder auf wünschenswerte Änderungen bzw. Ergänzungen in den einzelnen Arbeitsschritten. Deutlich wird bei der Bewertung des Aufwandes, dass eine genaue Aussage diesbezüglich zum einen aufgrund der in einer Diplomarbeit nicht zu realisierenden "Bearbeitungstiefe" wie es bei einer "realen" Aufstellung der Fall wäre, zum anderen durch das Fehlen von Erfahrungen aus anderen Verkehrsmanagementplänen bislang kaum möglich ist.