

## **Fallstudie Verkehrsmanagementplan**

### **Kurzfassung der Studienarbeit von Jörg Stefanski**

Verkehrsmanagement wird als "Beeinflussung des Verkehrsgeschehens durch ein Bündel von Maßnahmen mit dem Ziel, die Verkehrsnachfrage und das Angebot an Verkehrsmaßnahmen optimal aufeinander abzustimmen" definiert. In einer Untersuchung wird die Notwendigkeit eines Verkehrsmanagements nachgewiesen.

Es besteht weiterer Forschungsbedarf, da zurzeit Verkehrsmanagement nur für Fernstraßen und große Ballungszentren betrieben wird. Eine Ausweitung auf mittlere und kleinere Kommunen bzw. Regionen ist wünschenswert. Im Rahmen der Untersuchung "Verkehrsmanagementpläne - Bedarf, Anforderungen und Inhalte" von Dipl.-Ing. Matthias Bohlinger werden im ersten Teil die Grundlagen, die Rahmenbedingungen und die Anforderungen an das Verkehrsmanagement erarbeitet.

Im zweiten Teil wird dann anhand des Verkehrsplanungsprozesses ein theoretisches Verfahren zur Erstellung eines Verkehrsmanagementplans vorgestellt. Die Arbeitsschritte des Verfahrens enthalten die Vororientierung, die Problemanalyse, die Maßnahmenuntersuchung, die Abwägung und Entscheidung und die Umsetzung und Wirkungskontrolle. Die einzelnen Arbeitsschritte sind detailliert aufgelistet und beschrieben. Es gibt Arbeitshilfen, die bei der Umsetzung des Verfahrens eingesetzt werden können.

Im Rahmen dieser Studienarbeit werden zunächst die Ergebnisse der Untersuchung zusammengefasst, um dem Leser einen einfacheren Einstieg in die Materie zu ermöglichen. Im nächsten Kapitel wird nach dem von Bohlinger entwickelten Verfahren ein Verkehrsmanagementplan für einen Sektor der Stadt Darmstadt erstellt. In der Phase der Vororientierung werden zunächst einige Rahmenbedingungen, wie z.B. Beteiligte, Geltungsdauer oder Zeitplan festgelegt. Im nächsten Schritt wird das Planungsgebiet abgestimmt. Nach Rücksprache mit den Beteiligten wird der Sektor wie folgt definiert.

Im Osten begrenzen die Neckarstraße und die Heidelberger Landstraße das Gebiet. Im Norden bildet die Rheinstraße die Grenze für den Planungsraum. Im Westen wird die Grenze durch die Straße Am Kavalleriesand, dem Haardtring, der Karlsruher Straße und der angrenzende Bahnlinie bestimmt. Im Süden schließt die Pfungstädter Straße den Planungsraum. In diesen Planungsraum wird sowohl für den Motorisierten Individual Verkehr (MIV), als auch für den Öffentlichen Verkehr (ÖV) ein strategisches Netz festgelegt. In diesem strategischen Netz werden die in den nächsten Arbeitsschritten folgenden Untersuchungen durchgeführt. Eine technische Bestandsaufnahme der vorhandenen Verkehrsmanagementsysteme schließt diesen Teil ab.

Anschließend werden für den Planungsraum alle verfügbaren Daten gesammelt und ausgewertet. In Rahmen dieser Studienarbeit werden folgende verfügbare Daten ausgewertet:

- Verkehrsbelastungen
- Kapazität der einzelnen Knotenpunkte und Straßen
- ÖV Abdeckungsgrade
- Stadtverträglichkeitsstudie
- Unfallstatistiken
- Geschwindigkeitsmessungen

- Detektordaten - Tagesganglinie der Detektorüberfahrten und Ganglinie der Belegungsgrade
- Datenblätter über die Fahrgeschwindigkeiten und die Fahrplanabweichungen der HEAG mobilio Bahn- und Buslinien
- Expertenbefragung
- Beobachtungen

Die Auswertung der Daten führt dann zu den Problemsituationen im Planungsraum. Diese 53 herausgearbeiteten Situationen werden in eine Tabelle übertragen. Daraus läßt sich dann im Rahmen der Zustandsanalyse ein IST-Zustand des Planungsraums ableiten. Aus den im nächsten Kapitel entwickelten Zielen und Leitlinien wird dann der SOLL- Zustand im Planungsraum hergeleitet. Als Ziele und Leitlinien seien hier beispielhaft aufgeführt:

- Verringerung des innerstädtischen Durchgangsverkehrs
  - Entlastung der Rheinstraße
  - Entlastung der Heidelberger Landstraße / Donnersberggring / Hindenburgstraße
  - Umgestaltung der Heidelberger Landstraße
- Optimierung der innerstädtischen Verkehrssteuerung
- Flächendeckende ÖV-Erschließung aller Siedlungsbereiche
  - Reaktivierung Pfungstadtbahn / Optimierung Odenwaldbahn
  - Optimierung und Beschleunigung der Buslinie R
  - Pünktlichkeitsquote im ÖV erhöhen
- Ausbau Radverkehrsanlagen
- Ausbau des Fußwegenetzes
- Stadtverträglichkeit im Planungsraum herstellen
  - Reduzierung Lärmemissionen
  - Unfallschwerpunkte entschärfen
  - Geschwindigkeiten im Planungsgebiet reduzieren
- Marketing und Öffentlichkeitsarbeit

Die Ziele und Unterziele des Zielkatalogs werden auf ihre Verträglichkeit untereinander überprüft und dann mit den Beteiligten abgestimmt und festgelegt. Eine Überlagerung von SOLL- und IST-Zustand schließt dieses Kapitel ab. Im nächsten Arbeitsschritt werden dann Maßnahmen entwickelt. Beispielhaft seien hier die folgenden Maßnahmen genannt:

- Zufahrtbeschränkungen
- Geschwindigkeitsüberwachung
- Rotlichtüberwachung
- Grüne Welle
- Umleitung von Verkehrsströmen
- ÖV-Bevorrechtigung an LSA
- Umgestaltung des Streckenabschnitts / Knotenpunkts
- Ausbau / Verbreiterung von Radfahrer- / Fußgängerwegen
- Fahrplan- und Stauinformation

Die Verträglichkeit der Maßnahmen untereinander und mit den Zielen wird überprüft. Die Maßnahmen werden auf verschiedene Szenarien, die vorher entwickelt worden sind, angewendet. Daraus entstehen verschiedene Strategiemasken für bestimmte Verkehrsszenarien.

Die Kapitel Wirkungsabschätzung, Bewertung, Abwägung und Entscheidung beenden den eigentlichen Verkehrsmanagementplan. Zusätzlich gibt es ein Kapitell der Umsetzung und Wirkungskontrolle, das aber im Rahmen dieser Studienarbeit nicht bearbeitet werden konnte.

Letztendlich ist im Rahmen dieser Studienarbeit ein fast kompletter Verkehrsmanagementplan für einen Sektor der Stadt Darmstadt entstanden. Im letzten Kapitel dieser Studienarbeit wird das Verfahren analysiert und bewertet. Kritikpunkte werden aufgezeigt und Vorschläge zur Verbesserung des Verfahrens gemacht. Abschließend werden Kriterien aufgestellt, um den Erarbeitungsprozess eines Verkehrsmanagementplans zu bewerten.