

Verkehrsentwicklung Schwetzingen

- Ziele und Maßnahmen

Angebot

Verkehrsentwicklung Schwetzingen - Ziele und Maßnahmen

Angebot

Hupfer • Ingenieure
GmbH

Hauptstraße 9a
76889 Niederhorbach

Fon: 06343 / 988 344

Fax: 06343 / 988 345

mail@hupferingenieure.de

www.hupferingenieure.de

21. März 2012

Die in diesem Angebot dargestellten Inhalte zu Sachthemen, inhaltlichen Zusammenhängen, zur Methodik der Untersuchung, der Vorgehensweise, der Zeitplanung etc. sind, sofern nicht anderes gekennzeichnet, das Eigentum der Hupfer Ingenieure GmbH.
Ihre Nutzung außerhalb der Bewertung des Angebotes ist nicht gestattet.

Inhalt

1	Situation und Aufgabenstellung	1
2	Bausteine	2
2.1	Bestandsaufnahme bisheriger Arbeiten und Entwicklungen	2
2.2	Entwicklungsziele.....	3
2.3	Signalanlagen.....	4
3	Gesprächstermine.....	5
3.1	Bürgerbeteiligung	5
3.2	Interessenvertreter	5
3.3	Verwaltung	5
3.4	Politik.....	6
4	Berichte und Materialien	6
5	Termine.....	6

Abbildungen

Abbildung 1:	Gelungene Integration von städtebaulichen und verkehrlichen Ansprüchen am Schlossplatz in Schwetzingen	1
Abbildung 2:	"Chor der Ansprüche an innerstädtische Hauptverkehrsstraßen"	2

1 Situation und Aufgabenstellung

Die Stadt Schwetzingen hat in der jüngeren Vergangenheit hinsichtlich der Verkehrssituation deutliche, positive Veränderungen realisieren können. Durch den Bau der B535 als letztes Element einer langfristigen Entwicklung wurde erreicht, dass wesentliche Teile des Durchgangsverkehrs nicht mehr die Stadt durchfahren müssen.

Von dieser Verkehrslast befreit, bietet sich die Möglichkeit die innerstädtischen Verkehre sowie die Ziel- und Quellverkehre so abzuwickeln, dass die Entlastungen Raum für städtebauliche Entwicklungen und eine weitere Gestaltung der öffentlichen Räume bieten. Da das Diktat der hohen Kfz-Verkehrsmengen entfällt, können hierbei neue Akzente hinsichtlich der verkehrlichen Entwicklung gesetzt werden, welche sich auf eine stadtverträgliche Mobilität für die Schwetzingen und ihre Besucher konzentrieren. Dadurch kann die Attraktivität der Stadt weiter gesteigert werden, welche maßgeblich aus der Aufenthalts- und Lebensqualität gezogen wird.



Abbildung 1: Gelungene Integration von städtebaulichen und verkehrlichen Ansprüchen am Schlossplatz in Schwetzingen

Hierbei gilt es einen Entwicklungsprozess zu begleiten, welcher eine nachhaltige Sicherung dieser Qualitäten erzielt und - unabhängig von aktuell anstehenden Entscheidungen - eine langfristige, tragfähige Entscheidungsgrundlage im Abwägungsgefüge für die Stadt- und Verkehrsentwicklung ermöglicht. Die bisherigen Ansätze einer stadtverträglichen Mobilität werden systematisch weiterentwickelt und auf alle Bereiche der unterschiedlichen Verkehrsträger ausgeweitet. Dabei können nun in stärkerem Umfang als bisher die Abhängigkeiten zu den Nutzungen der Straßenräume (Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Freizeit, Dienstleistungen) als Grundlage der verkehrlichen Überlegungen und Planungen herangezogen werden.

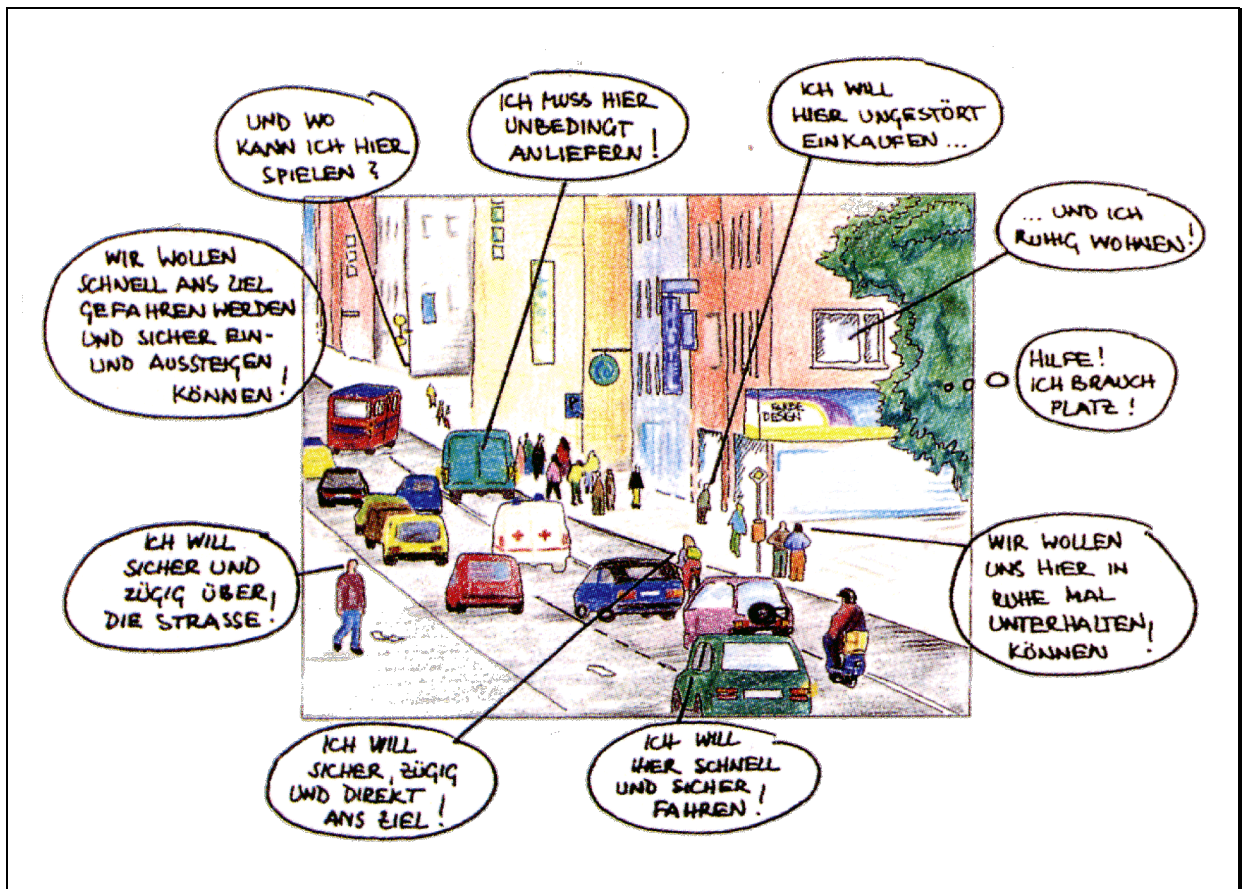


Abbildung 2: "Chor der Ansprüche an innerstädtische Hauptverkehrsstraßen"

2 Bausteine

2.1 Bestandsaufnahme bisheriger Arbeiten und Entwicklungen

Basis der nachfolgenden Arbeiten bildet eine gute Kenntnis der Verkehrssituation und deren Entwicklung in der jüngeren Vergangenheit. Hierbei gilt es die Nutzungsstrukturen und -ansprüche im Stadtgebiet zu kennen. Daher sind zunächst die verfügbaren Gutachten aus den Bereichen Verkehr, Stadtentwicklung, Einzelhandels- und Wirtschaftsstruktur zu sichten und zu analysieren. Hinzu kommen aktuelle Planungen und Überlegungen sowie gefasste und anstehende Beschlüsse des Stadtrates.

Wesentlich wird bzgl. der Verkehrsentwicklung sein, welche Veränderungen durch die Fertigstellung der Umfahrungsmöglichkeiten erzielt werden sollten und erzielt wurden. Dies gibt Aufschluss über die Wirksamkeit der Maßnahmen und Ansatzpunkte für weitere Maßnahmen, um die beabsichtigten und sinnvollen Effekte fortzuentwickeln bzw. zu komplettieren. Der Verkehrsentwicklungsplan 2004 bietet hierzu augenscheinlich eine gute Grundlage und kann durch weitere, aktuelle Zählungen, die seitens der Stadt erfolgten, ergänzt werden.

Aus der Überlagerung der unterschiedlichen Gutachten und Planungen lassen sich insbesondere die Bereiche herleiten, wo die unterschiedlichen Anforderungen in hoher Konkurrenz zueinander stehen und einen hohen Handlungs- und/oder Entscheidungsbedarf generieren.

Ergebnis dieser Arbeiten ist eine verkehrlich motivierte Bestandsanalyse der Planungen und Wirkungen als Basis künftiger Schritte.

2.2 Entwicklungsziele

Wesentliche Zielsetzung ist es, die maßgebenden Entwicklungsziele des Stadtverkehrs zu definieren:

- Wie wollen wir uns entwickeln?
- Wie wollen wir zukünftig mobil sein?
- Welche Qualitäten wollen wir zukünftig in Schwetzungen haben bzw. ausbauen, schärfen oder festigen?

Diese Überlegungen beziehen sich - im Rahmen der hier angebotenen Leistungen - vornehmlich auf die Verkehrsentwicklung (z.B. Modal Split¹, Anbindung von Quartieren an die Innenstadt, Erschließung der Innenstadt) und generieren Entscheidungsrichtlinien für die kommenden Jahre bzw. Jahrzehnte.

Dies kann beispielsweise zu der Zielsetzung führen, dass zukünftig der Radverkehr die Priorität vor dem Kfz-Verkehr bekommen soll, um das Verkehrsmittel Fahrrad zu fördern und den privaten Kfz-Verkehr auf mehr oder weniger notwendige Fahrten zu begrenzen. Die Erfahrungen zeigen, dass es nicht möglich sein wird, die Ansprüche aller Verkehrsmittelnutzer gleichermaßen zu befriedigen und für jede spontane Verkehrsmittelwahlentscheidung eine hohe Qualität im Verkehrsablauf und gleichzeitig hohe Verkehrssicherheit und gleichzeitig Abstellmöglichkeiten der Fahrzeuge und gleichzeitig attraktive und komfortable Flächen für Aufenthalt und städtebauliche Gestaltung zur Verfügung zu stellen. Hierzu fehlt der erforderliche Platz, das erforderliche Geld und schließlich der erforderliche Sinn.

Die Zielsetzungen sind in sinnvolle städtebauliche und/oder nutzungsbezogene Einheiten zu untergliedern. So stellt beispielsweise ein Wohnquartier andere Anforderungen als der Altstadtbereich oder die Radverkehrsanbindung andere Anforderungen als eine Kfz-Erschließung.

Dabei werden im Rahmen der Arbeiten auch Möglichkeiten und Erfordernisse aufgezeigt, derartige Zielsetzungen in anderen Bereichen zu ergänzen und umgekehrt. So ist die Förderung der Radverkehrsnutzung beispielsweise auch über entsprechende Stellplatzsetzungen bis hin zu Bebauungsplänen möglich. Für andere Bereiche bzw. Verkehrsträger gilt dies analog.

Die Entwicklungsziele sollen an konkreten Einzelmaßnahmen oder Überlegungen beispielhaft entwickelt werden.

Beispiele hierzu sind:

- Parkraumregelung für unterschiedliche Straßen und Gebietstypen
 - Innenstadtstraße mit hoher Einzelhandelsnutzung
 - Wohnquartiersstraße
 - Parkierung für Touristen (Pkw und Busse)
- fließender Kfz-Verkehr (Sicherheit, Komfort und Leistungsfähigkeit)
 - Infrastrukturmaßnahmen (z.B. Kreisverkehr am Kaufland)
 - Anbindung der Stadtteile und Quartiere
 - Verkehrslärm und andere Emissionen
 - Führung des Güter- und Wirtschaftsverkehrs
- Radwegführungen (Sicherheit, Komfort und Leistungsfähigkeit)
 - Erschließung der Innenstadt

¹ d.h. die Anteile der Verkehrsmittelnutzung (Pkw, Rad, Fuß, ÖPNV) an den Wegen

- Anbindung der Stadtteile und Quartiere
- Freizeitverkehre
- Fußwegeführungen (Sicherheit, Komfort und Leistungsfähigkeit)
 - Erschließung der Innenstadt
 - Anbindung der Stadtteile und Quartiere
 - Freizeitverkehre
 - Aufenthaltsbereiche
- ÖPNV (Komfort und Leistungsfähigkeit)
 - Erschließung der Innenstadt
 - Anbindung der Stadtteile und Quartiere
 - Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern

Zu jedem dieser Bereiche werden in Abstimmung mit dem Auftraggeber Maßnahmen bzw. Planungen ausgewählt, die im Gesamtkontext der Entwicklungsziele in Alternativen und Betrachtungen "was wäre wenn" erörtert und zu einer Entscheidungsempfehlung geführt werden.

Wesentlich dabei ist das Aufzeigen der Zusammenhänge im komplexen Wirkungsgefüge von Stadt und Verkehr, damit die notwendigen Entscheidungen auf der Basis dieser Kenntnisse getroffen und mit hoher Akzeptanz umgesetzt werden können.

Insgesamt werden 7 Maßnahmen der o.g. Bereiche mit der Zielsetzung bearbeitet, neben der Lösung der Einzelaufgabenstellung auch grundsätzliche Ziele für die zukünftige verkehrsrelevanten Entscheidungen zu entwickeln. Die Auswahl der Maßnahmen erfolgt in Abstimmung mit dem Auftraggeber.

Weitere Aspekte neben den Betrachtungen der o.g. Beispiele sind die künftigen Entwicklungen im Verkehrsbereich. Dabei werden Konzepte der Mobilität der Zukunft vorgestellt und in die Diskussion eingebracht.

Hierzu zählt beispielsweise die Elektromobilität zu Fuß (Segway), mit dem Fahrrad (Pedelec), dem Pkw (E-Fahrzeuge) und dem ÖPNV (E-Fahrzeuge) mit den Aspekten von Fahrweg und Ladeinfrastruktur und deren Integration in städtebauliche Konzepte.

Ergebnisse dieses Bausteins sind zum einen Lösungsvorschläge für die beispielhaft bearbeiteten Maßnahmen und Situationen sowie eine grundsätzliche Zielsetzung für die Verkehrsentwicklung in Schwetzingen als zukünftige Entscheidungsgrundlage.

2.3 Signalanlagen

Durch die Umgehungsstraßen wurde das Verkehrsaufkommen auf verschiedenen Straßen deutlich reduziert. Die Signalanlagen wurden jedoch noch nicht an die veränderte Situation angepasst. Dies führt zu Überkapazitäten in den ehemaligen Hauptrichtungen verbunden mit unnötig langen Wartezeiten für Fußgänger, Radfahrer und die untergeordneten Kfz-Ströme, verbunden mit unnötigen Emissionen und z.T. deutlichen Gefährdungspotenzialen (z.B. "Rotläufer" an Lichtsignalanlagen). Wesentliche Verbesserungen durch die Auslagerung des Durchgangsverkehrs sind dadurch noch nicht erlebbar.

An diesen Signalanlagen wird die für die verkehrstechnische Beurteilung notwendige aktuelle Verkehrssituation erhoben und die Signalprogramme überprüft (Spitzenstunden vormittags und nachmittags, repräsentative Werktage). Für die vorhandene Verkehrssituation wird jeweils ein wartezeitoptimiertes Signalprogramm erstellt und die Auswirkungen der Veränderung hinsichtlich Verkehrsqualität,

Wartezeit, Rückstaulänge ermittelt und die Veränderungen hinsichtlich der Verkehrssicherheit erläutert.

Im Angebot enthalten ist die Betrachtung von 7 Knotenpunkten. Weitere Knotenpunkte sind optional zu beauftragen. Die Auswahl erfolgt in Abstimmung mit dem Auftraggeber.

Zielsetzung ist, noch in diesem Jahr die Signalprogramme an den Knotenpunkten anzupassen (reale Versorgung mit neuen Signalprogrammen), um kurzfristig diese Verbesserungen in Sicherheit, Leistungsfähigkeit und Verkehrsablauf zu erzielen.

3 Gesprächstermine

3.1 Bürgerbeteiligung

Das Generieren der Entwicklungsziele soll von einer intensiven Bürgerbeteiligung begleitet werden. Hierzu sollen, orientiert an den Maßnahmen, bis zu 6 Termine mit den Bürgerinnen und Bürgern erfolgen. Diese dienen

- der Vorstellung der Auftragnehmer und der Ergebnisse der Bestandsaufnahme,
- der Information über die grundlegenden Zusammenhänge in den Bereichen Mobilität und Stadtverkehr (1 Termin),
- der gemeinsamen Arbeit in Form von workshops (3 Termine),
- der Präsentation der Ergebnisse aus der Bürgerbeteiligung (1 Termin) mit der Gelegenheit, weitere Anmerkungen und Vorschläge aufzunehmen sowie
- der Präsentation der Entwicklungsziele und Maßnahmenvorschläge.

Zur Bürgerbeteiligung wird eine Dokumentation erstellt.

3.2 Interessenvertreter

Darüber hinaus werden 5 Gesprächstermine mit weiteren Interessenvertretern vorgesehen. Hierzu zählen insbesondere der Einzelhandel, Gewerbetreibende, Arbeitgeber und Gastronomie/Tourismus.

Diese Gesprächstermine finden in kleinerer Runde statt (maximal 12 Personen zzgl. Vertreter der Stadt) und sollen gewährleisten, dass negativ belastete Themen nicht im Zuge der Bürgerbeteiligung öffentlich diskutiert werden. Dabei besteht in der Regel bei den Interessenvertretern einheitlich eine höhere Bereitschaft sachlich zu diskutieren, als dies ggf. bei Bürgerinnen und Bürgern der Fall sein kann. Die Inhalte orientieren sich an den unter Bürgerbeteiligung genannten Punkten.

3.3 Verwaltung

Für die Begleitung der Arbeiten wird ein regelmäßiges Treffen mit Vertretern der Stadtverwaltung vorgeschlagen, welches in Abständen von 2 bis 3 Wochen eine Abstimmung der Arbeiten ermöglicht. Darüber hinaus kann kurzfristig auf Ergebnisse anderer Gespräche reagiert werden.

Im Rahmen der angebotenen Leistungen wird von durchschnittlich einem Termin pro 3 Wochen ausgegangen. Die Frequenz wird zeitweise geringer sein (Ferien), zeitweise ggf. höher. Insgesamt ist die Anzahl der Termine auf 12 limitiert.

Weitere Termine im Zuge der Bestandsaufnahme, der Modifizierung der Signalanlagen und der Arbeiten zur Verkehrssicherheit sind in dem erforderlichen Umfang im Angebot pauschal enthalten.

3.4 Politik

Die Vorstellung des Sachstandes bzw. Ergebnisse für den Stadtrat oder seine Vertreter erfolgt in Abstimmung mit dem Auftraggeber. Im Rahmen der angebotenen Leistungen sind bis zu vier Termine nach Auftragsvergabe enthalten.

4 Berichte und Materialien

Alle Bausteine werden in einem Abschlussbericht in Form von Text, Abbildungen und Plänen dokumentiert und erläutert. Die Berichte werden in dreifacher Ausfertigung gedruckt und gebunden geliefert sowie in elektronischer Form im Format PDF auf Datenträger. Dies gilt auch für großformatige Darstellungen (größer als DIN A3), sofern diese erforderlich sind.

Alle Gesprächstermine werden durch den Auftragnehmer vorbereitet (erf. Materialien) und nachbereitet (Materialien, Protokoll).

Es wird davon ausgegangen, dass die erforderlichen Daten, Berichtsgrundlagen und erforderliche Plangrundlagen sowie Luftbilder (sofern vorhanden) kostenfrei und auf Datenträger dem Auftragnehmer zur Verfügung gestellt werden. Der Verkehrsentwicklungsplan sowie verschiedene Verkehrsdaten liegen bereits vor.

5 Termine

Mit den angebotenen Leistungen wird unmittelbar nach Auftragseingang begonnen. Etwa zwei Wochen nach Arbeitsbeginn wird in Abstimmung mit dem Auftraggeber der Terminplan für die Leistungen abgestimmt.

Niederhorbach, den 2. März 2012



Prof. Dr.-Ing. Christoph Hupfer