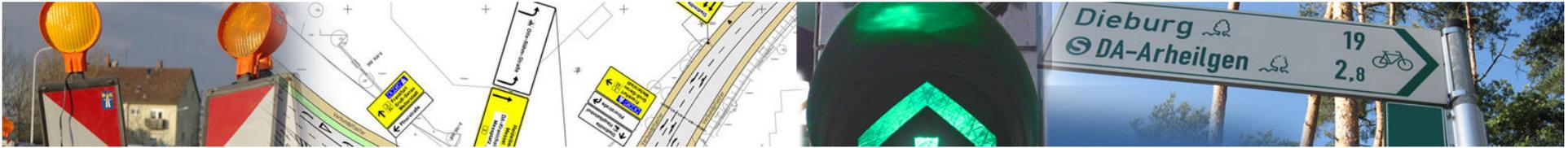




Rahmenbedingungen der Verkehrsentwicklung in Darmstadt

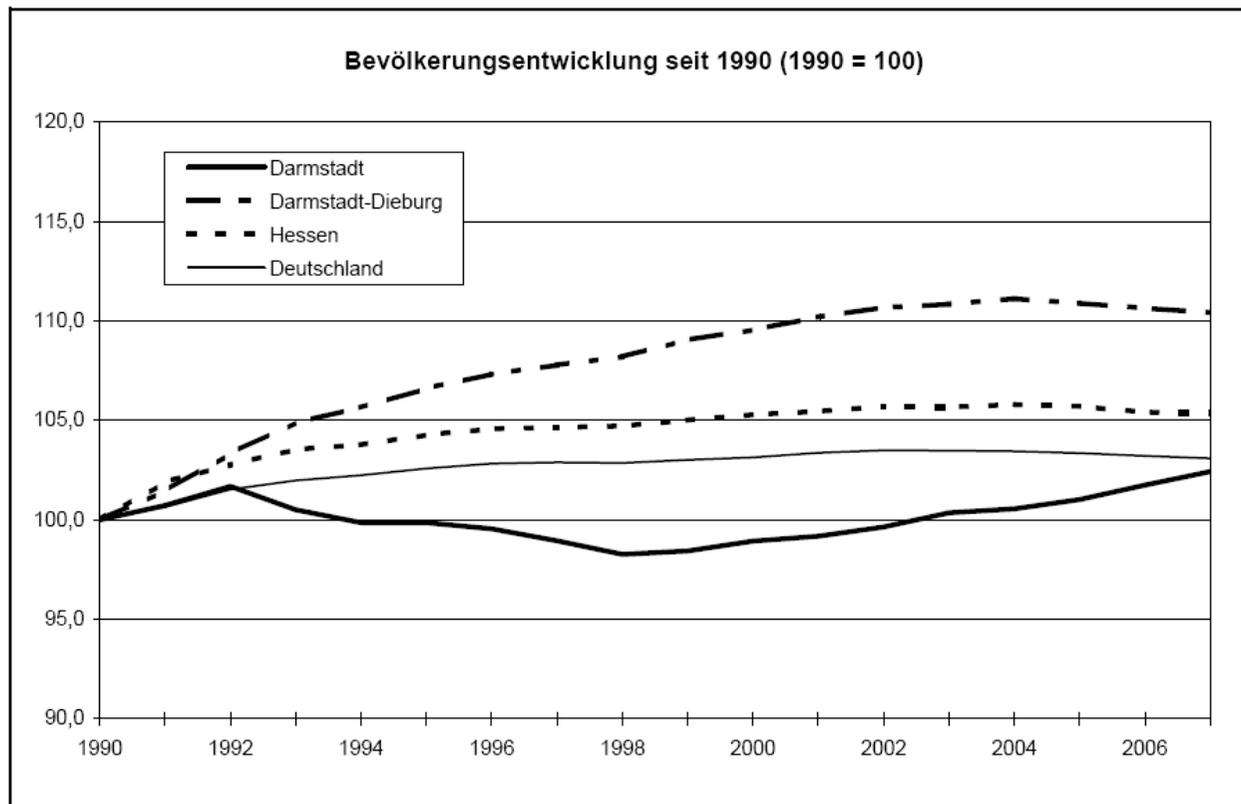
Demographie + Siedlungsentwicklung
Umwelt + Klima





Demographie

Rückblick zum VEP 2006:

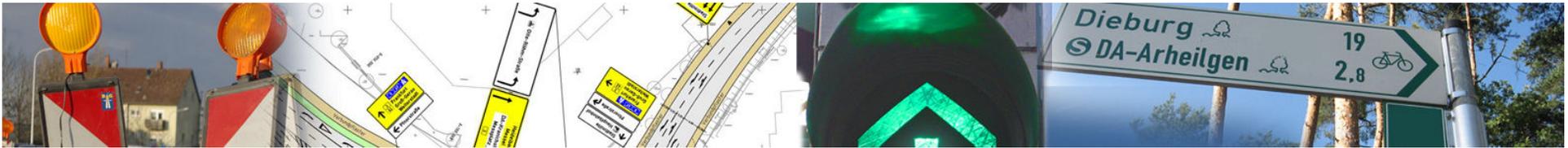


Quelle: Wissenschaftsstadt Darmstadt, Datenreport 2008, Darmstadt 2008

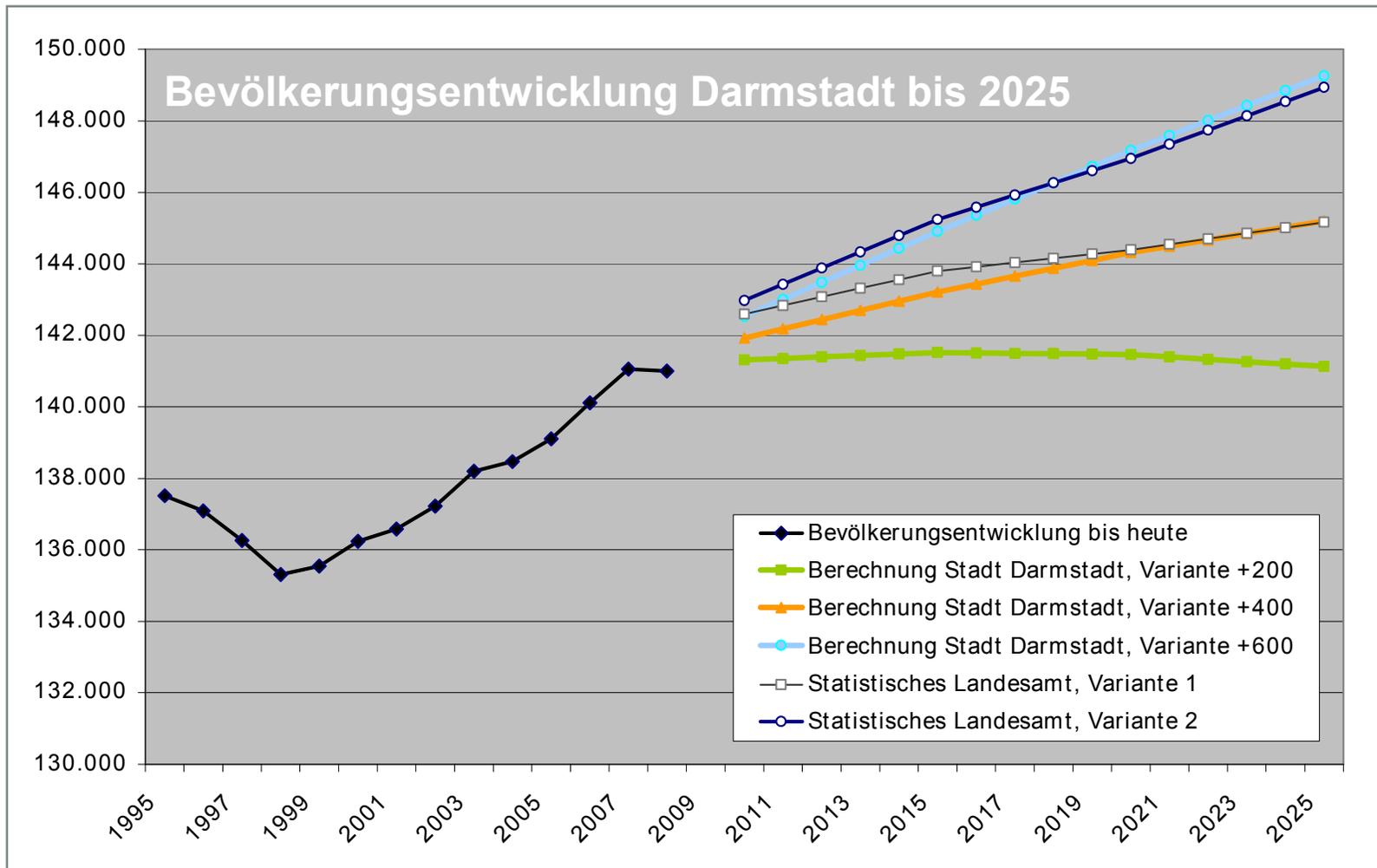
- Demographischer Wandel wurde noch nicht behandelt.
- Stabile Entwicklung der Bevölkerung in DA.

Wissenschaftsstadt
Darmstadt



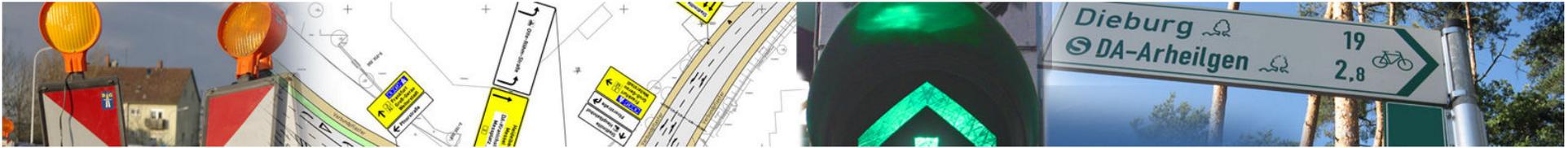


Demographie

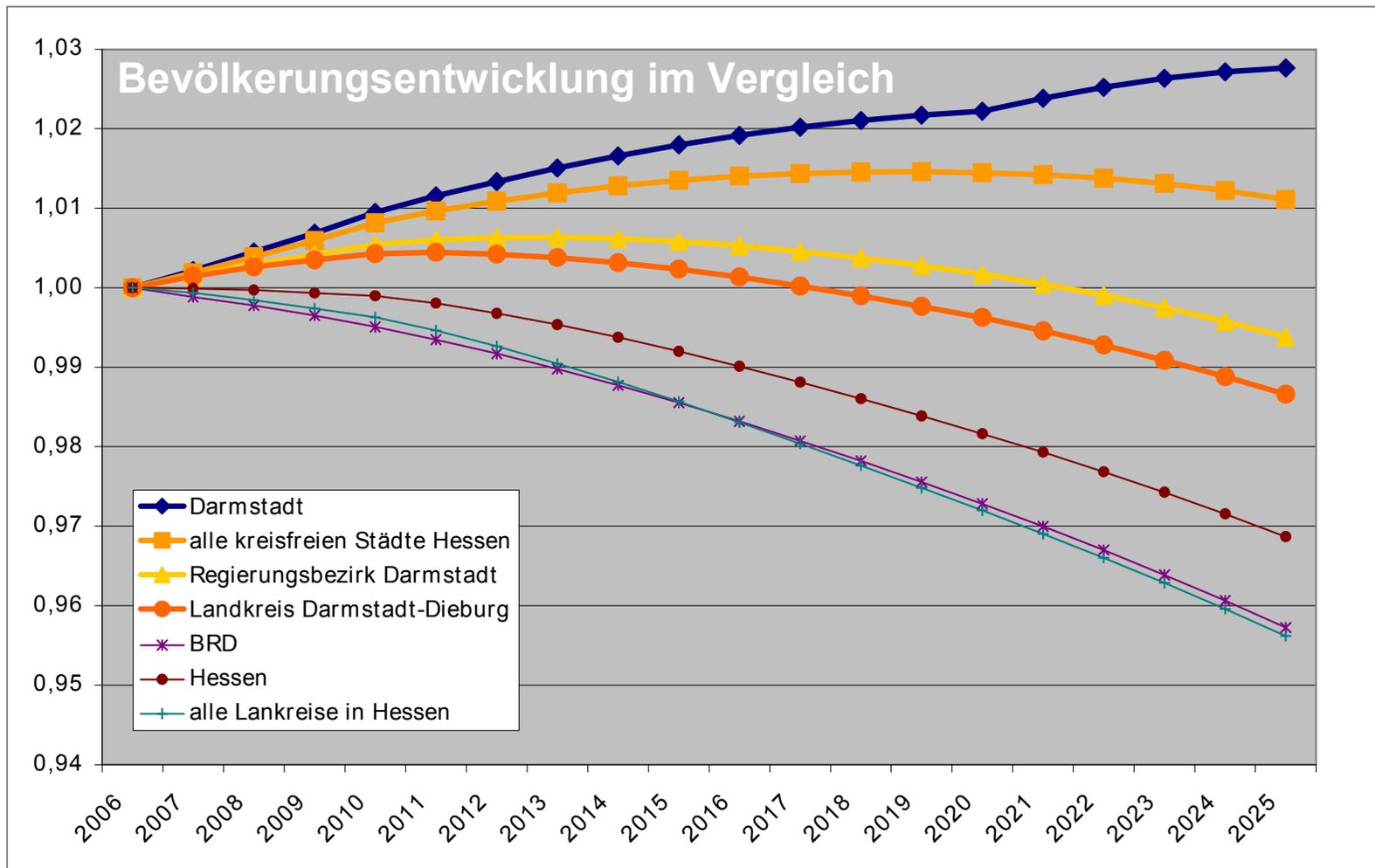


Quelle: Wissenschaftsstadt Darmstadt: Demografiebericht – Perspektiven für Darmstadt, Darmstadt 2008



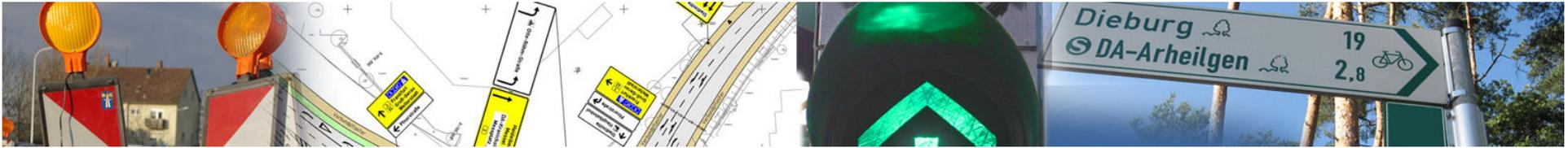


Demographie

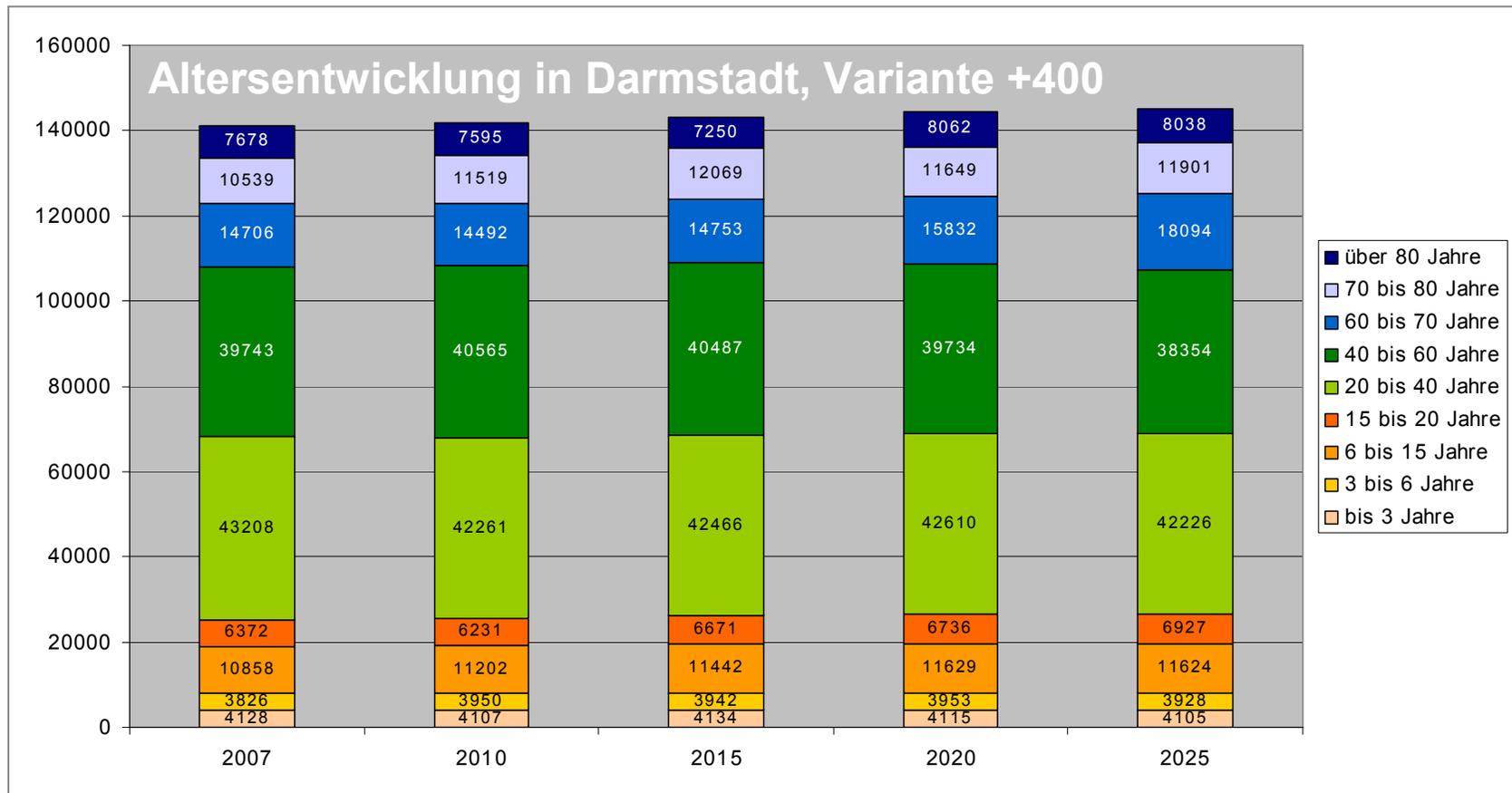


Quelle: Hessisches Statistisches Landesamt: Bevölkerung in Hessen 2050, Wiesbaden 2008





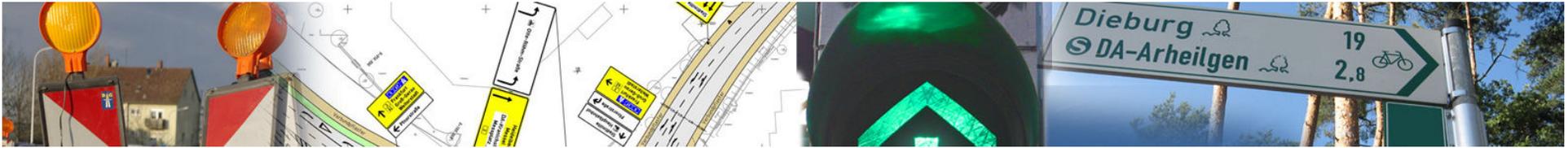
Demographie



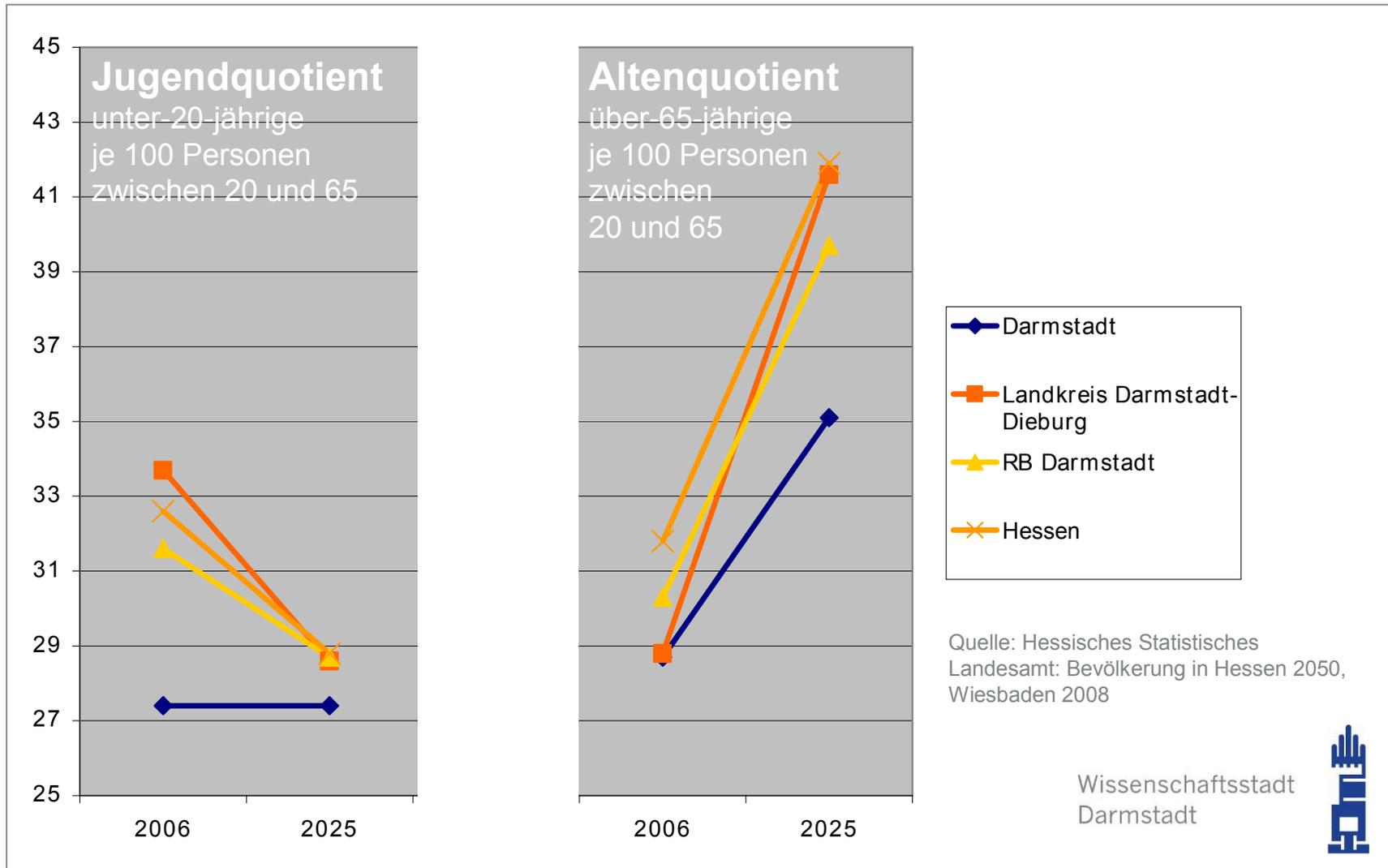
Quelle: Wissenschaftsstadt Darmstadt: Demografiebericht – Perspektiven für Darmstadt, Darmstadt 2008

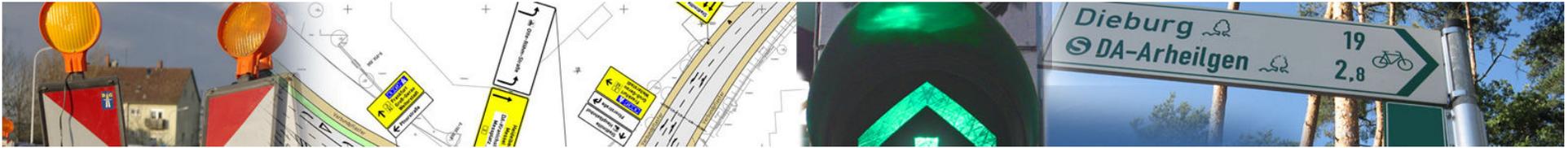
Wissenschaftsstadt
Darmstadt





Demographie

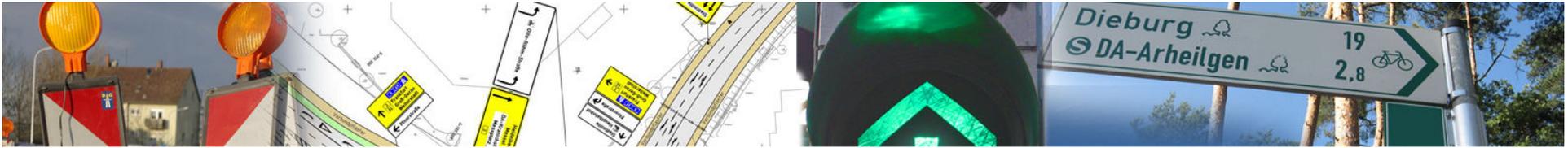




Demographie

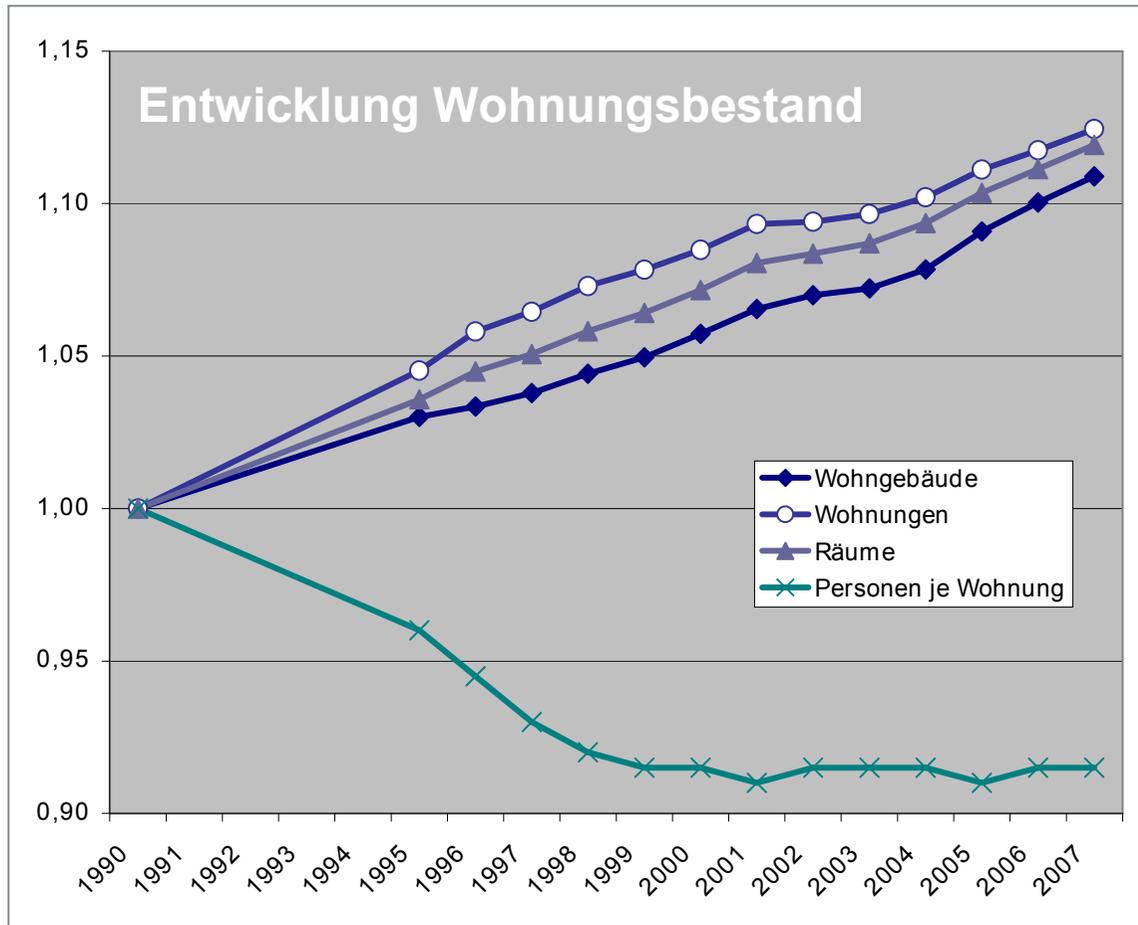
Folgerungen für die Verkehrsentwicklungsplanung

- **Mobilitätsnachfrage steigt aufgrund positiver Bevölkerungsentwicklung weiter an.**
- **Stabile Anteile von Kindern und Jugendlichen und steigende Anteile älterer Menschen erfordern einfache Benutzbarkeit der Stadt**
→ **Barrierefreiheit**



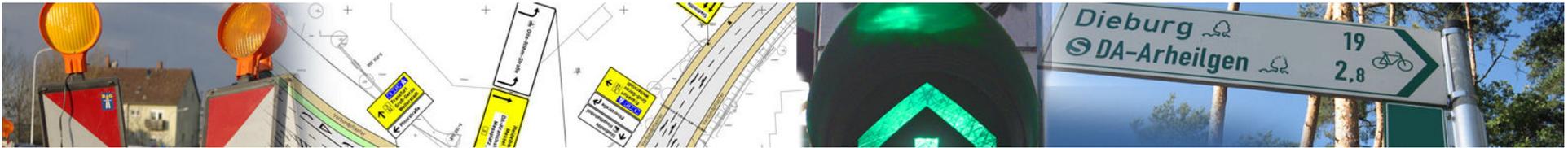
Siedlungsentwicklung

Rückblick VEP 2006:

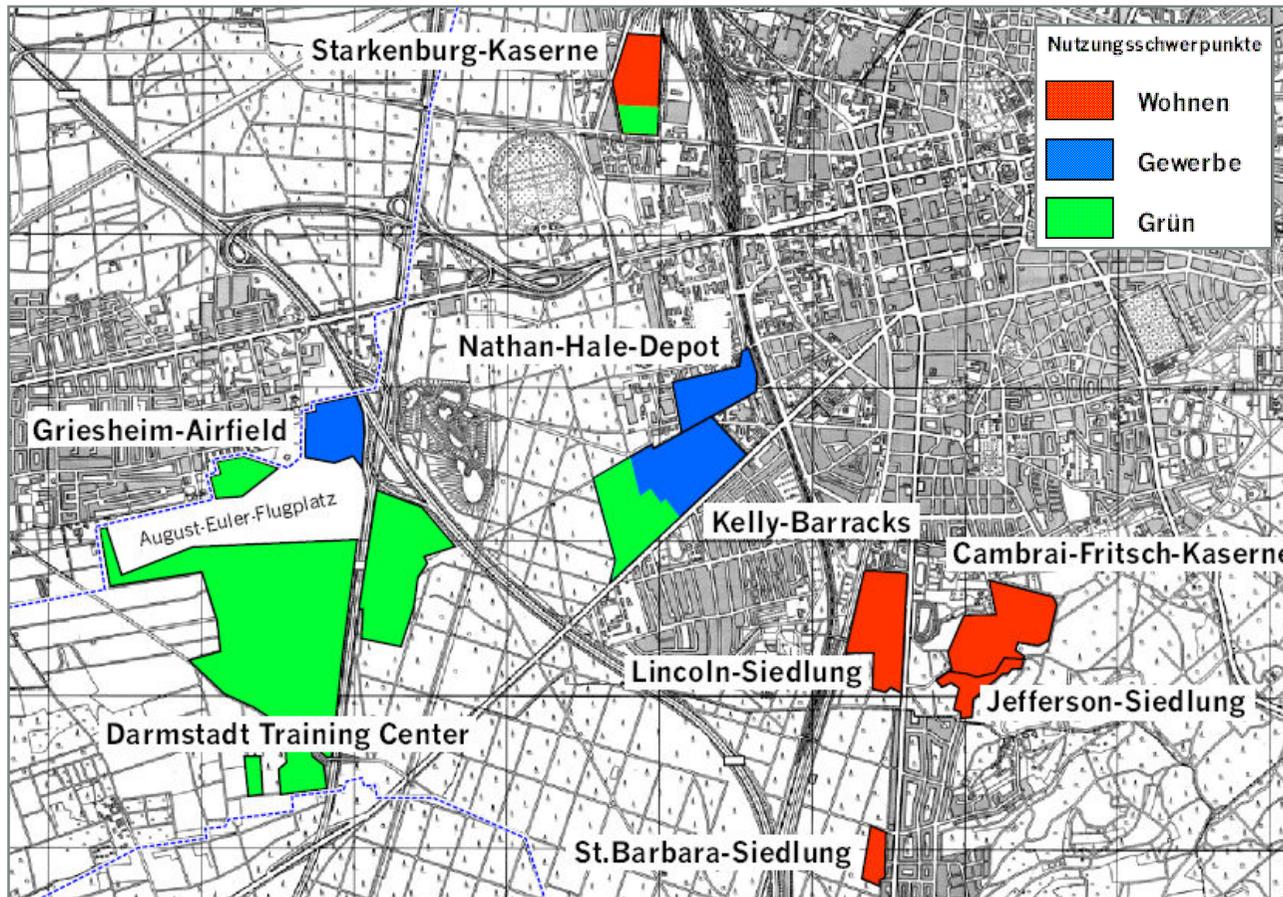


Wachstumspotenziale wurden vor allem in der Weststadt (Wohnen und Gewerbe) sowie in Arheilgen und Kranichstein (Wohnen) gesehen.





Siedlungsentwicklung



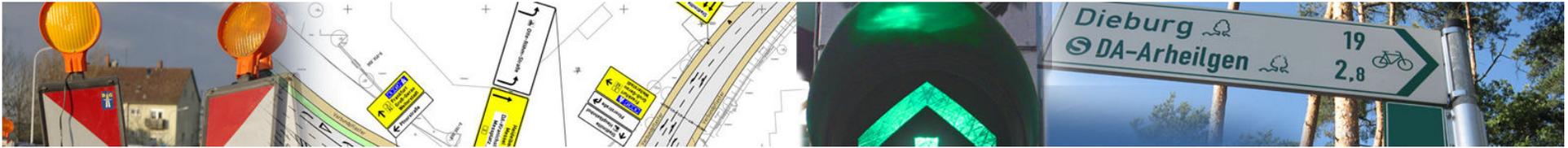
Potenzial für
ca. 4.000 bis
5.000 Einwoh-
ner.

Ca. 200.000 m²
Bruttogeschoss-
fläche Gewerbe-
nutzung

Quelle: Amt für Wirtschaft und Stadtentwicklung, Darmstadt 2009

Wissenschaftsstadt
Darmstadt





Siedlungsentwicklung

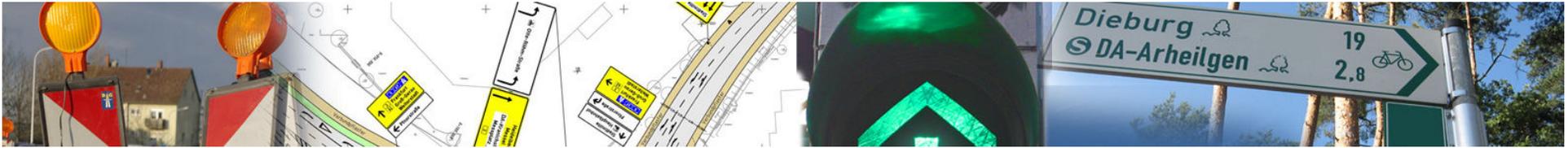
Flächenpotenziale Wohnen stadtwweit:

in Realisierung:	ca. 1.000 Wohneinheiten
mittelfristig:	ca. 2.500 bis 3.000 Wohneinheiten
langfristig:	ca. 1.400 bis 1.800 Wohneinheiten
Summe:	rund 4.000 bis 6.000 Wohneinheiten

Flächenpotenziale Gewerbe stadtwweit:

Büroflächen:	ca. 350.000 m ² Bruttogeschossfläche
Sonstige:	ca. 450.000 m ² Bruttogeschossfläche



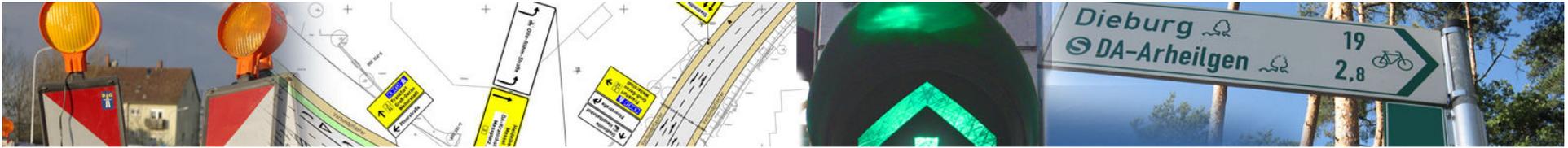


Siedlungsentwicklung

Folgerungen für die Verkehrsentwicklungsplanung:

- **Innenverdichtung eröffnet Chancen für Nahmobilität**
- **Konversionsflächen erfordern und ermöglichen Mobilitätskonzepte für ganze Quartiere und Stadtbereiche aus einem Guss**
 - Integration von Infrastruktur und Mobilitätsservices
 - Förderung einer nachhaltigen Mobilitätskultur von Beginn an
- **Bedeutung der Anbindung der Weststadt für Wirtschaftsverkehre steigt weiter.**

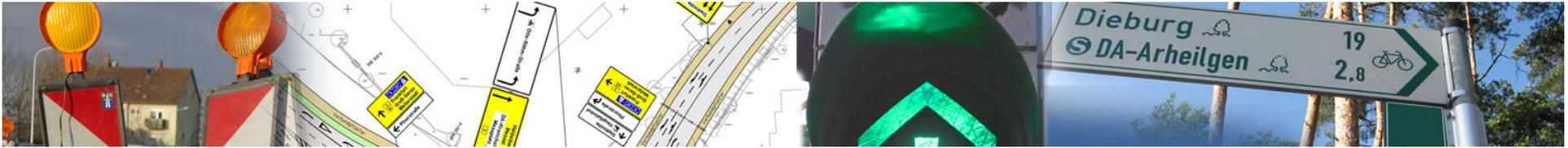




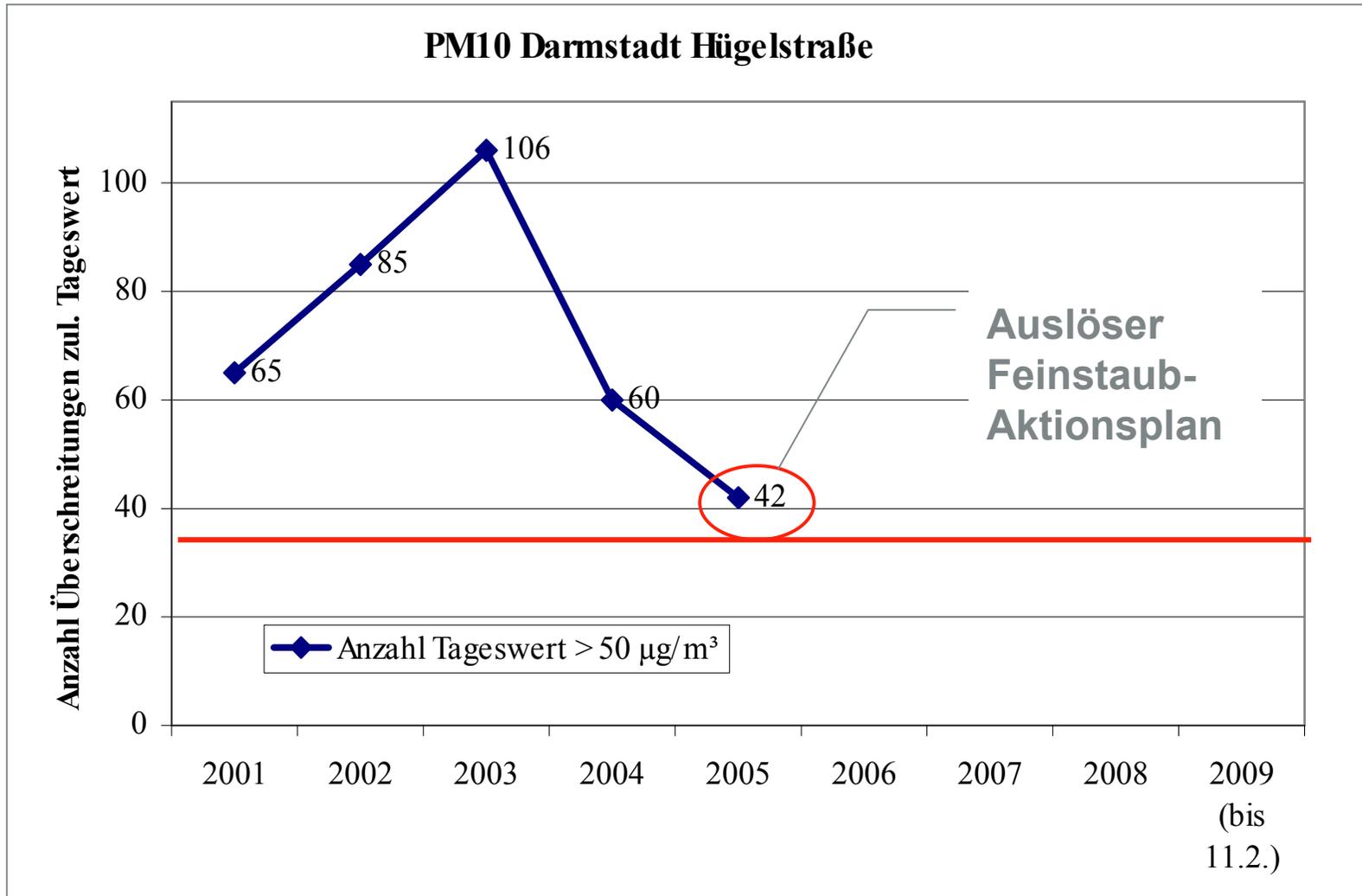
Umwelt

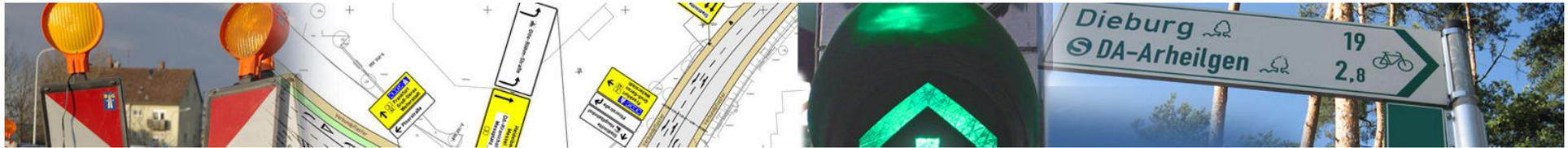
Rückblick VEP 2006:

- Umweltschutz ist allgemeines, nicht quantifiziertes Ziel.
- Gesetz zur Strategischen Umweltprüfung gerade in Kraft getreten.
- Luftreinhaltepläne, Aktionspläne und Lärminderungspläne sind erst im Kommen und fließen nur nachrichtlich in ein Schlusskapitel des VEP ein.

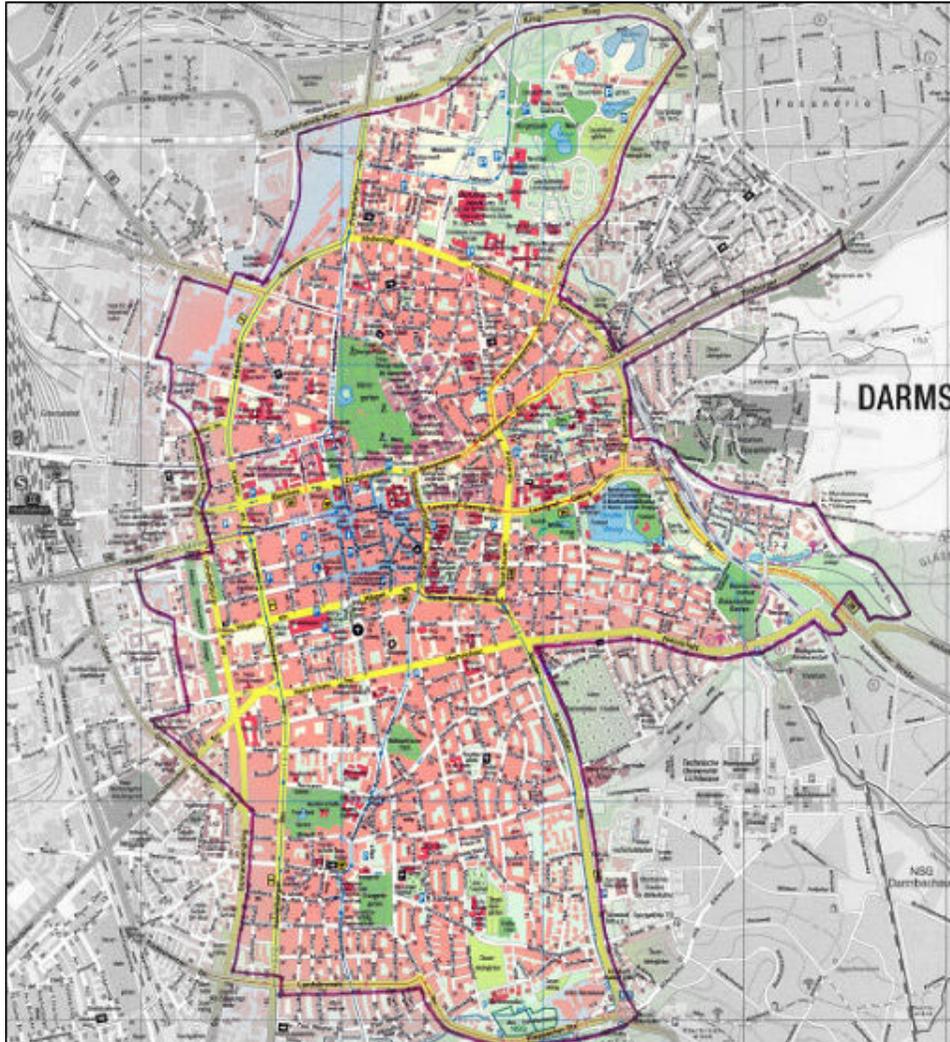


Umwelt





Umwelt



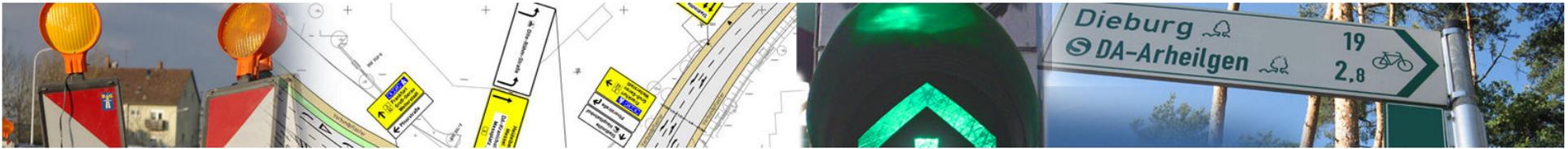
Maßnahmen Aktionsplan 2005:

- Durchfahrtsverbot für Lkw ab 3,5 t (außer Be- und Entlader DA, DA-DI, ERB).
- Durchfahrtsverbot für alle Lkw ab 3,5 t von 20 bis 6 Uhr.
- Feuchtkehren Hängelstraße
- Zufahrtsdosierung B26
- Einsatz schadstoffarmer Busse, Umrüstung städt. Fuhrpark
- Prüfung Abluftanlage und Eingrünung Wilhelminentunnel
- Straßenbahn Arheilgen
- Nordostumgehung
- usw.

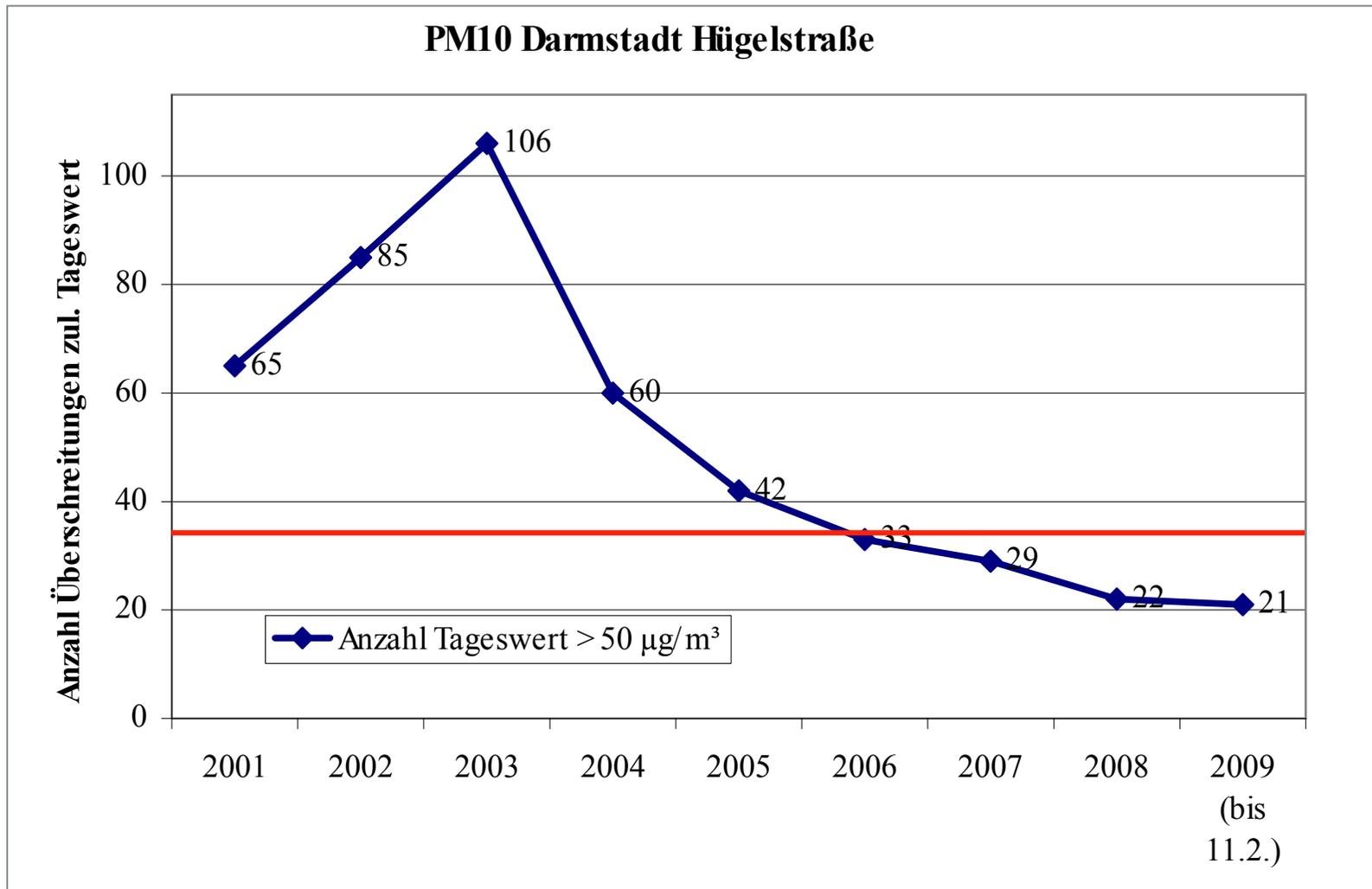
} VEP

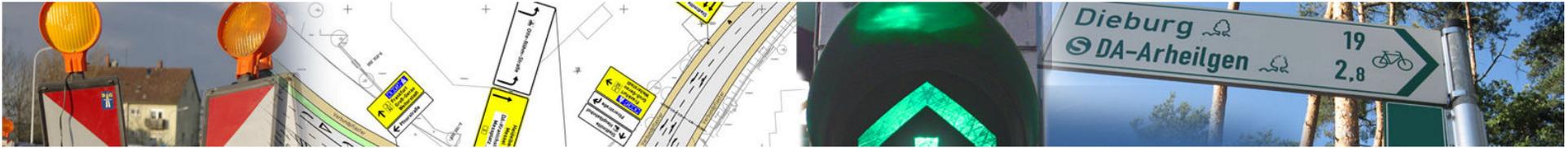
Wissenschaftsstadt
Darmstadt



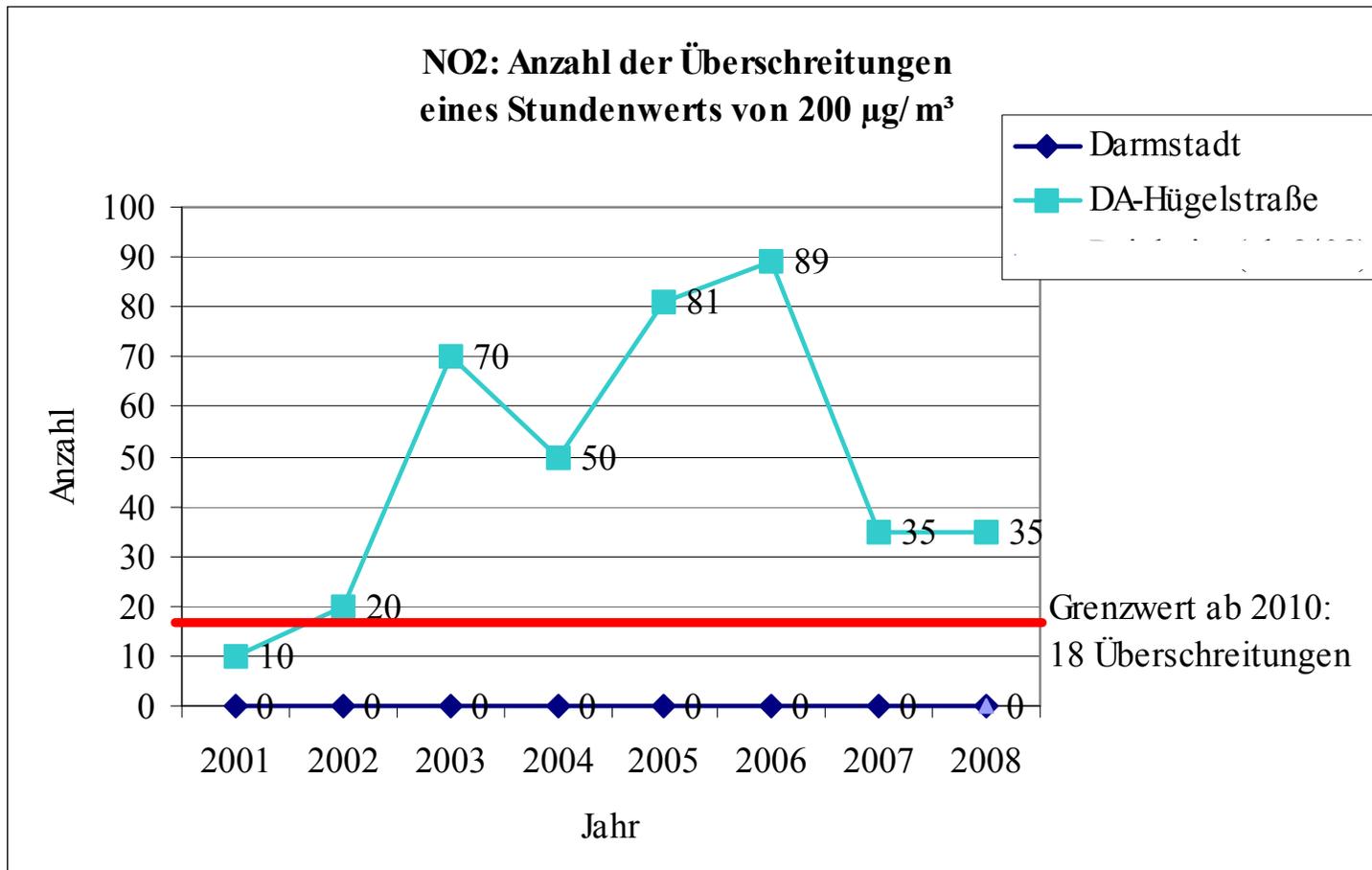


Umwelt





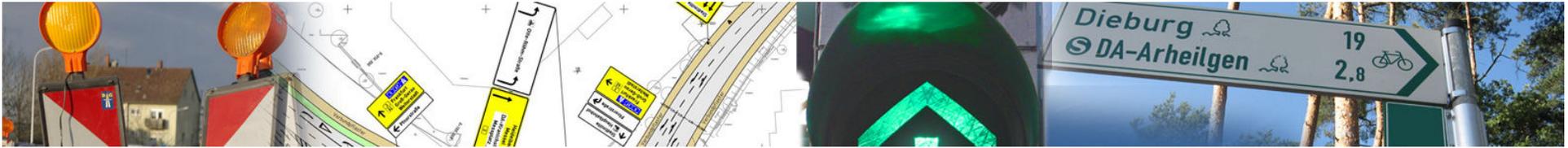
Umwelt



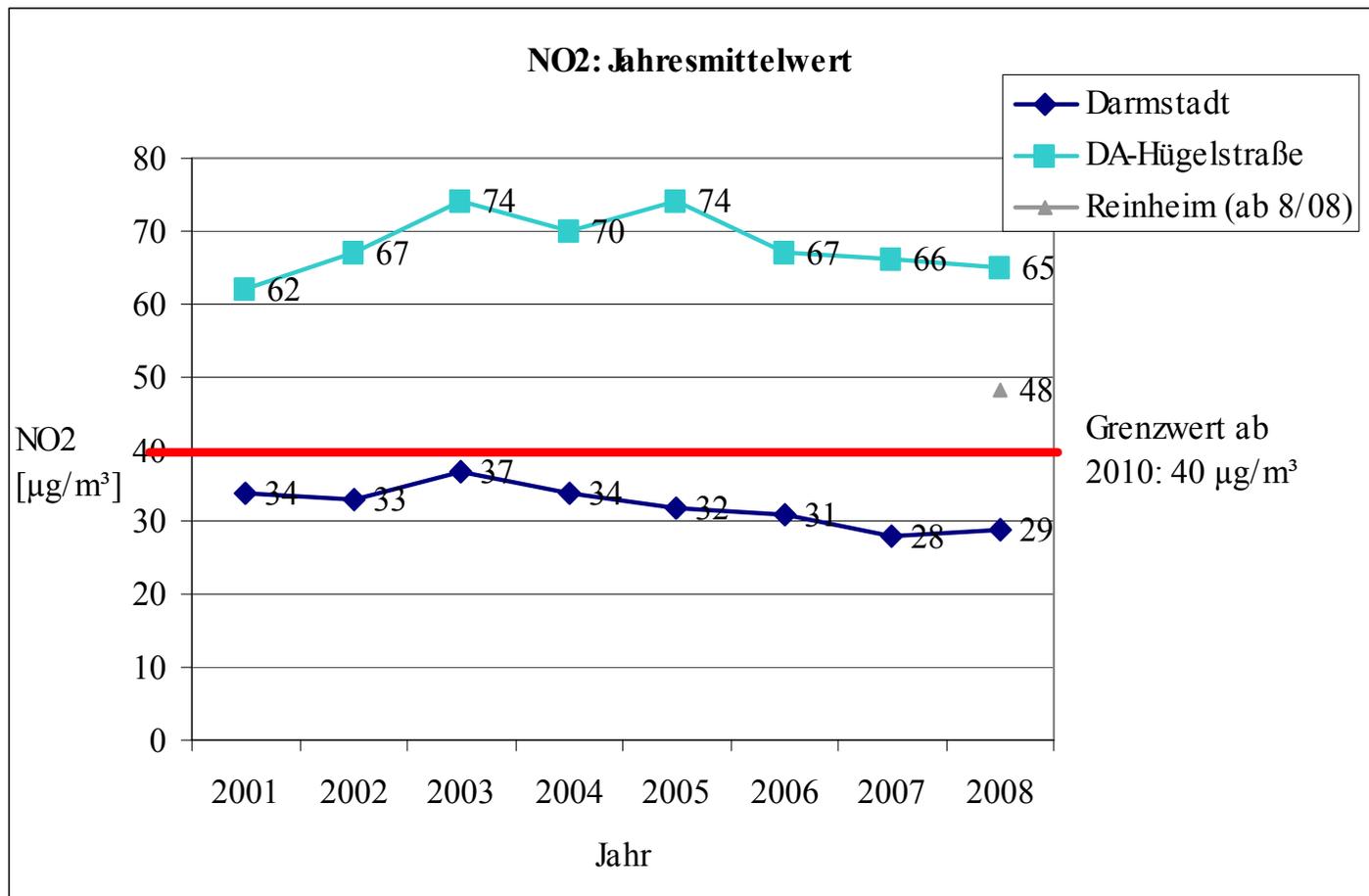
2008 bundesweit Rang 6 von 11

Wissenschaftsstadt
Darmstadt





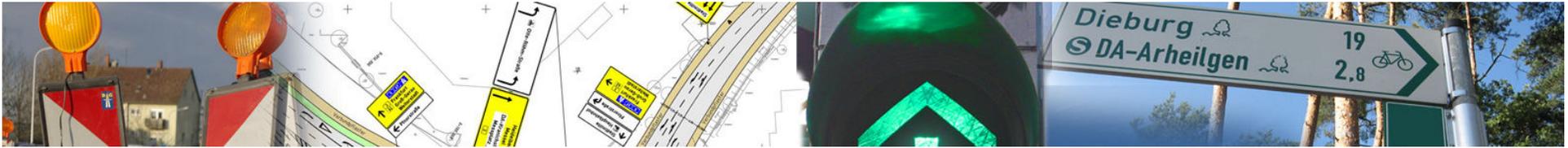
Umwelt



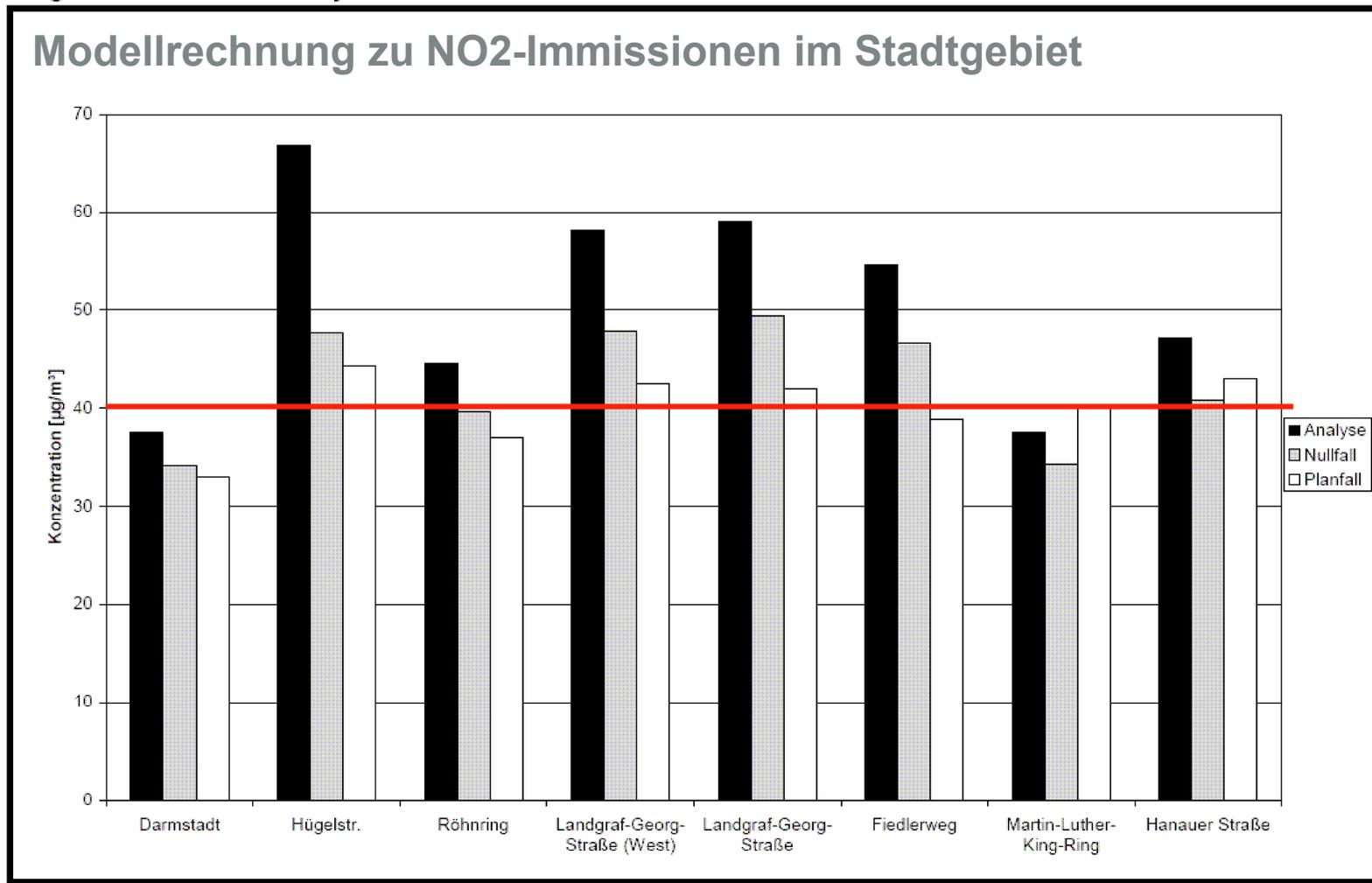
2008 bundesweit Rang 17 von 93

Wissenschaftsstadt
Darmstadt



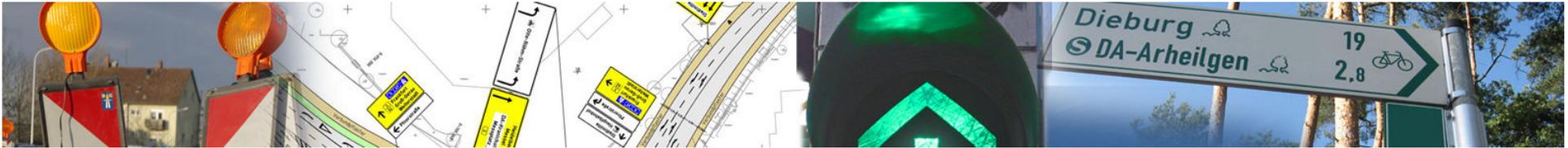


Umwelt



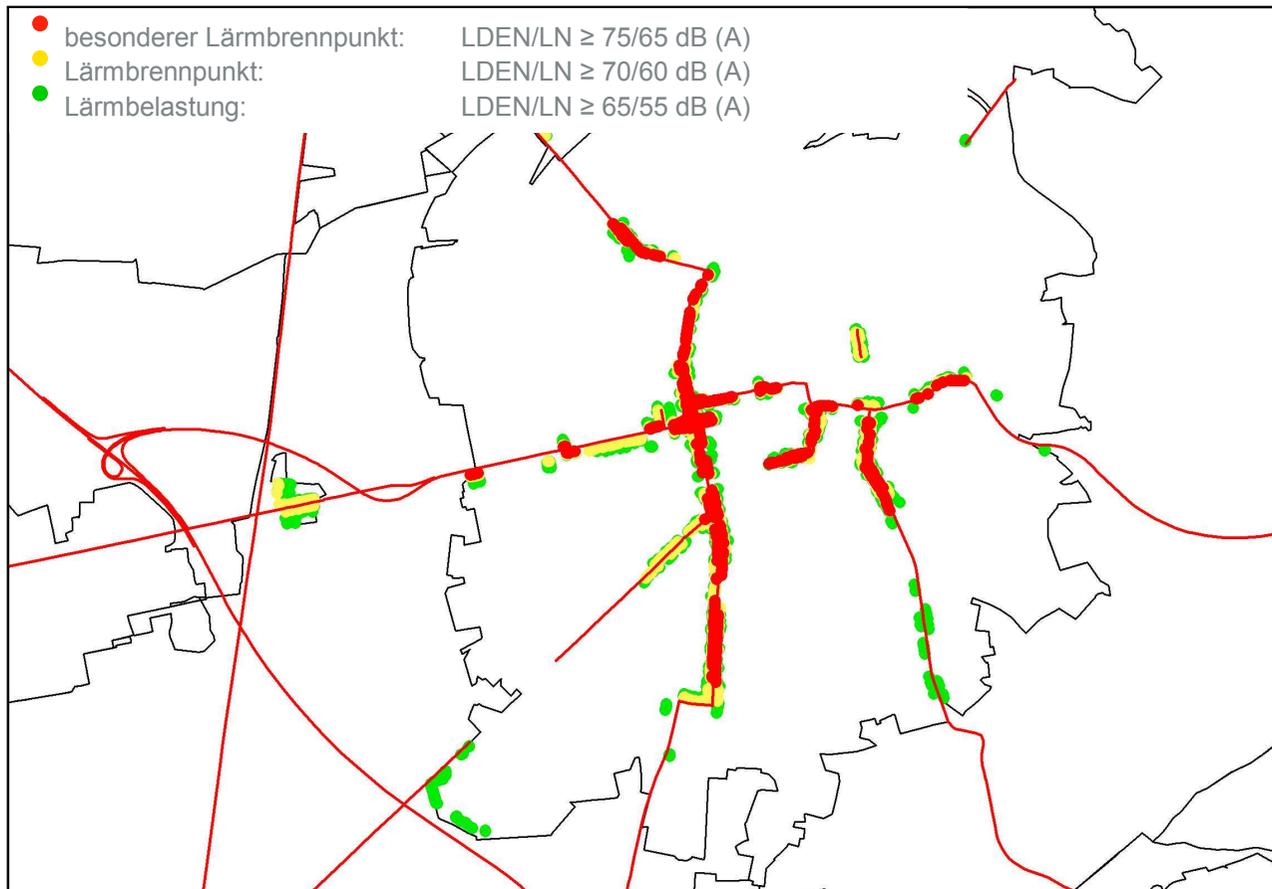
Quelle: Ingenieurbüro Lohmeyer, Luftschadstoffgutachten zur Nordostumgehung, 2008





Umwelt

Ergebnisse der Lärmkartierung des Landes (nachts)



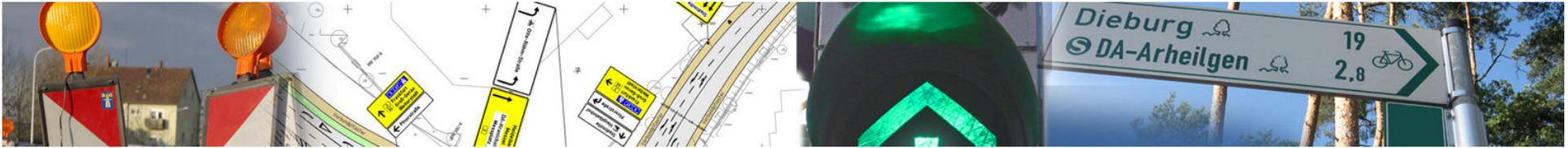
Legend

- Strassen
- Fass L2 gg 65
- Fass L2 gg 60
- Fass L2 gg 55
- Grenzen

Wissenschaftsstadt
Darmstadt



Quelle: Regierungspräsidium Darmstadt, 2008

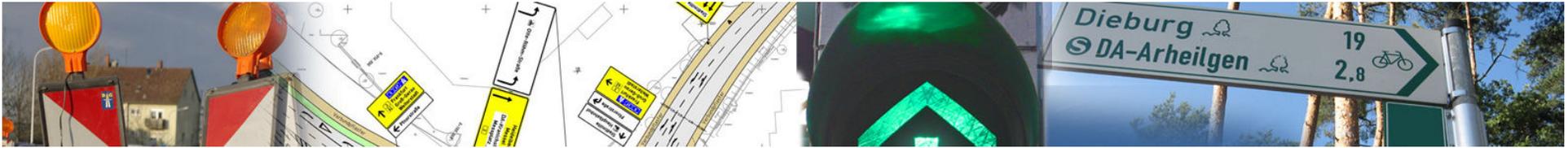


Umwelt

Folgerungen für die Verkehrsentwicklungsplanung:

- **Vollständige Integration von Luftreinhaltung und Lärminderung in die Verkehrsentwicklungsplanung, d.h.**
 - Übernahme der konkreten, quantitativen Umweltziele in die Verkehrsentwicklungsplanung,
 - qualifizierte Bewertung aller verkehrlicher Strategien und Maßnahmen unter Umweltaspekten (→ strat. Umweltprüfung),
 - laufende Abstimmung mit den Trägern der Luftqualitätsplanung (HMULV) und der Lärmaktionsplanung (RP).

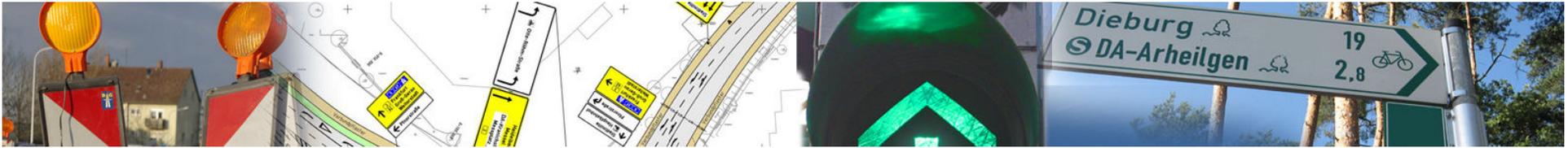




Klima

Rückblick VEP 2006:

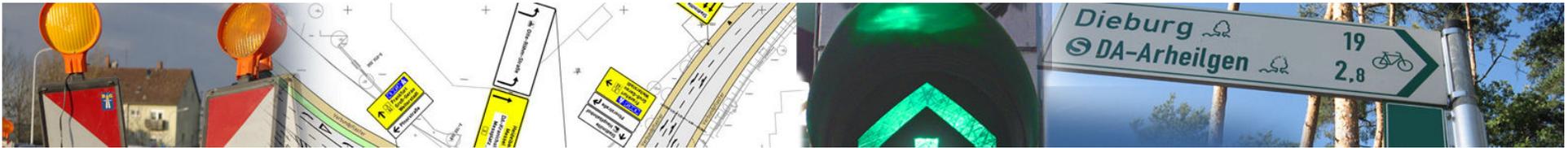
- Klimaschutz war Thema, aber vorrangig als isoliertes Handlungsfeld (→ Agenda21-Prozesse).
- Tragweite und Bedeutung des Klimawandels waren in der breiten Öffentlichkeit noch nicht erkannt.



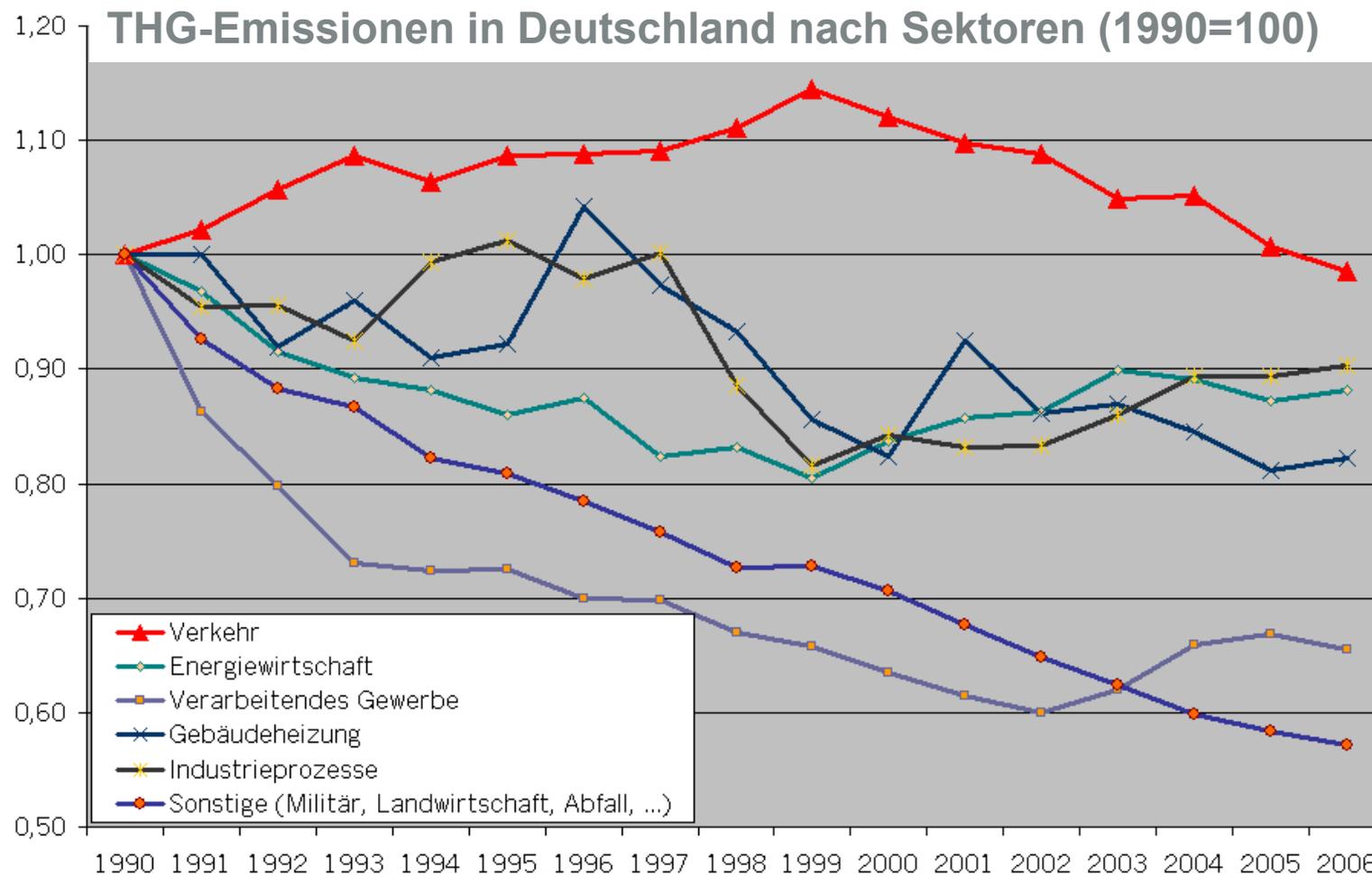
Klima

Minderungsziele:

- **Ziel der Bundesregierung: -40% THG-Emissionen bis 2020 gegenüber 1990.**
- **IPCC: zur Stabilisierung des Weltklimas**
 - Ende des globalen Anstiegs der THG-Emissionen in 2015,
 - Minderung der THG-Emissionen bis 2050 um 50% bis 85% gegenüber 2000.

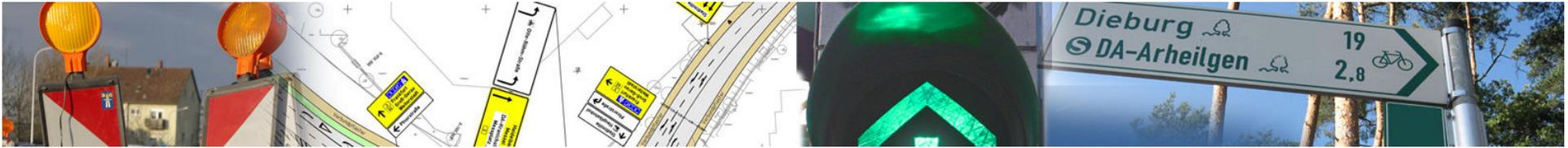


Klima



Quelle: Eigene Berechnung nach: Nationaler Inventarbericht 2008 zum Deutschen Treibhausgasinventar 1990 - 2006

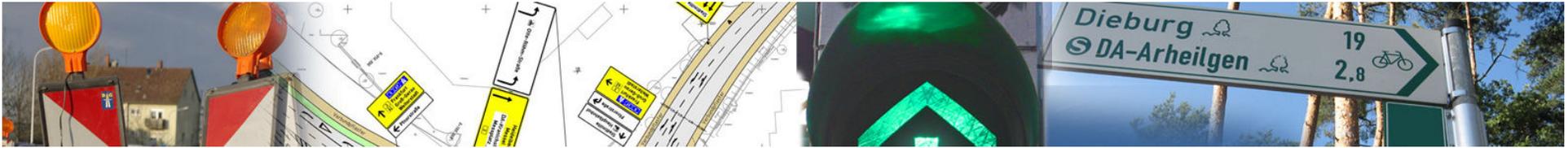




Klima

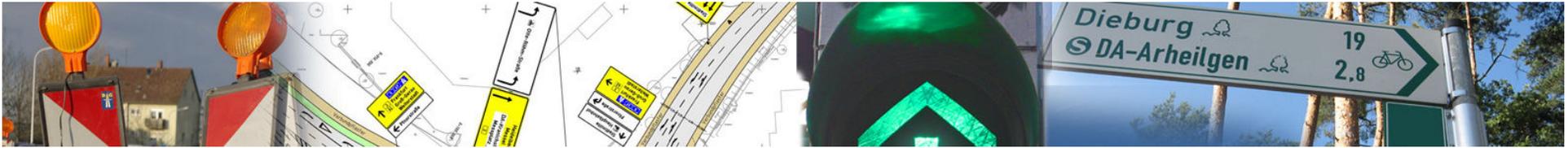
Folgerungen für die Verkehrsentwicklungsplanung:

- **Vorgabe konkreter THG-Emissionsziele für den Verkehr.**
- **Vollständige Integration des Klimaschutzes in Strategien und Maßnahmen.**



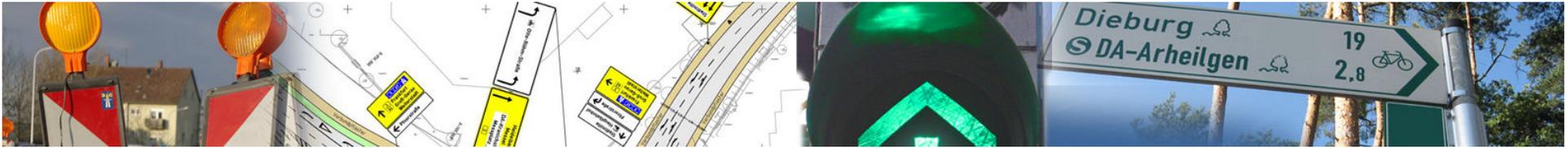
Fazit: Herausforderungen für die Verkehrsentwicklungsplanung

- Zunehmende Mobilitätsnachfrage durch steigende Bevölkerungszahlen.
- Steigende Anforderungen an Benutzbarkeit und Barrierefreiheit des Verkehrssystems.
- Verkehrliche Erschließung und Anbindung der Konversionsflächen.
- Einhaltung konkreter, quantitativer Umweltziele.
- Deutliche Senkung des THG-Ausstoßes.
- Steigende Komplexität der Planung wegen zunehmender Anzahl von Rahmenbedingungen, Anforderungen, Instrumenten, ...

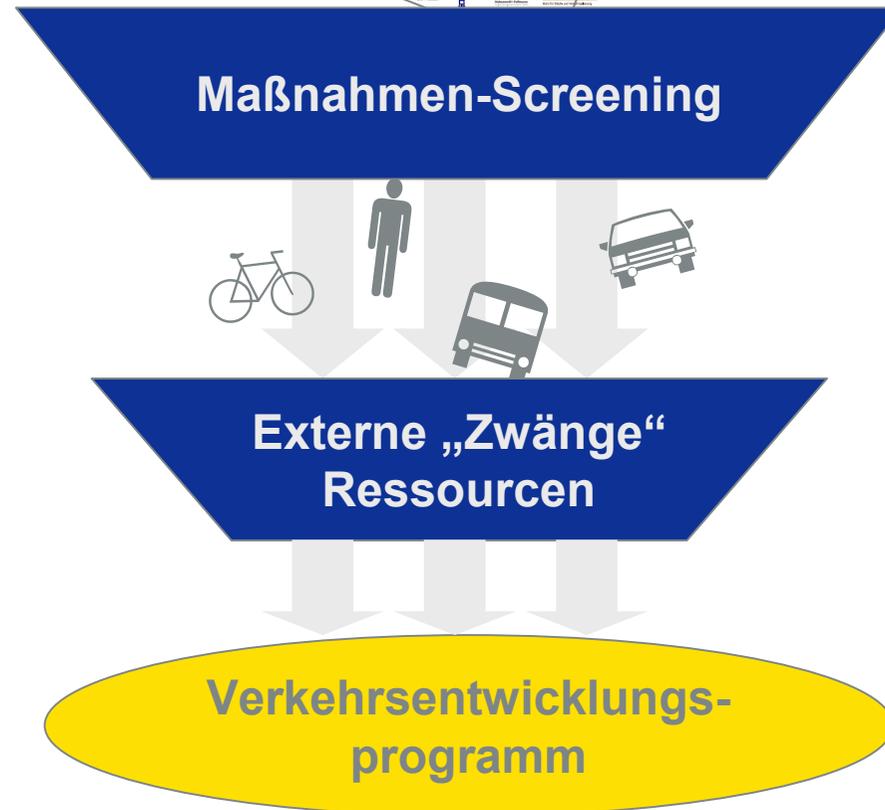
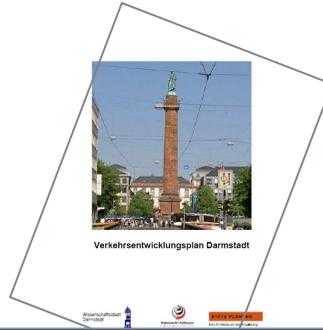


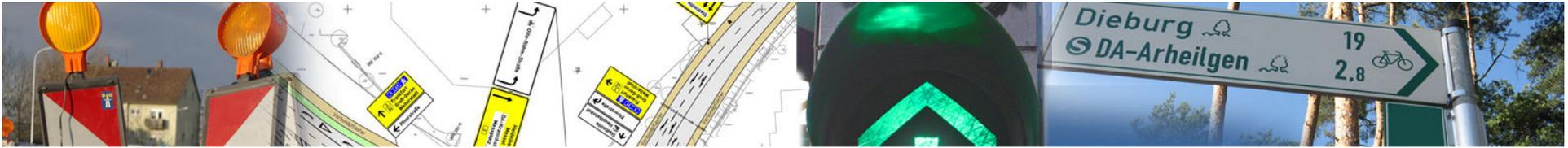
Fazit: Thesen zur Weiterentwicklung der Verkehrsentwicklungsplanung

1. **Umweltaspekte und Klimaschutz werden vollständig in die Verkehrsentwicklungsplanung integriert.**
2. **Nahmobilität – zu Fuß, mit dem Rad, barrierefrei – in hoher Qualität bildet einen Schwerpunkt der Verkehrsentwicklung.**
3. **Verkehrsmanagement und Mobilitätsmanagement sowie regionale Kooperation über Verwaltungsgrenzen hinweg nehmen einen steigenden Stellenwert ein.**
4. **Die verfügbaren Ressourcen (Finanzen, Personal) werden bei der Maßnahmenentwicklung und –auswahl einbezogen.**
5. **Die Fokussierung auf ausgewählte Leitprojekte und Leitstrategien erhöht die Realisierungs- und Erfolgchancen.**
6. **Partner aus Wirtschaft und Gesellschaft nehmen eine stärkere Rolle bei der Sicherung nachhaltiger Mobilität ein.**



Weiteres Vorgehen





Weiteres Vorgehen

o Ausgangslage:

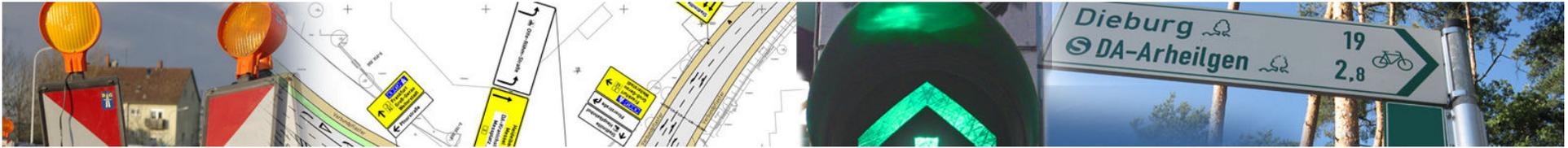
- o Viele verschiedene – zum Teil neue – verkehrliche Strategien.
- o Viele verschiedene – zum Teil neue – Probleme und Herausforderungen durch und im Verkehr.

o Ziel:

Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit eine aktuelle Orientierungshilfe über die Handlungsoptionen der Kommune und über deren Wirkungspotenziale an die Hand geben.

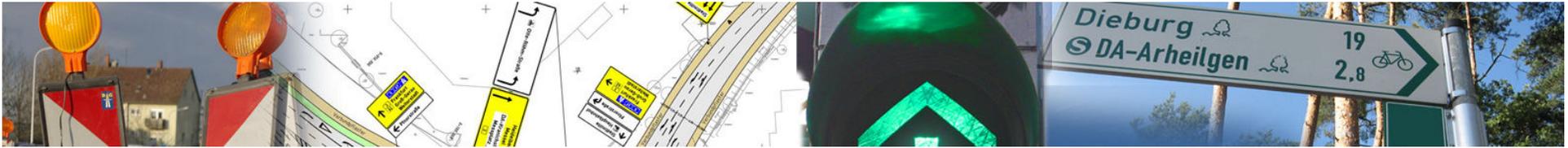
➔ Durchführung eines „Maßnahmen-Screenings“





Weiteres Vorgehen

- **Aufgabenstellung Maßnahmen-Screening:**
 - Wirkungen unterschiedlicher Strategien und Handlungsansätze auf Mobilität, Umwelt, Wirtschaftlichkeit darstellen..
 - Kosten/Aufwand und Nutzen/Potenziale verschiedener Strategien und Handlungsansätze im Vergleich größenordnungsmäßig darstellen.



Weiteres Vorgehen

- Zu untersuchende Strategien und Handlungsansätze (Beispiele):

Tempolimits

Spritsparkurse

Grüne Wellen

Radverkehrsförderung

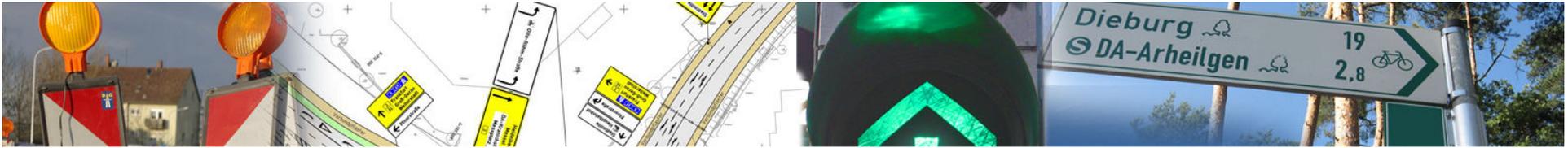
Ausbau ÖPNV

Straßenausbau

Parkleitsystem

Mobilitätsmarketing





Weiteres Vorgehen

Phase 1 (bis Mai 2009):

Grundlegende Wirkungen möglicher verkehrlicher Strategien

Phase 2 (optional):

Konkretisierung der Wirkungspotenziale in Darmstadt

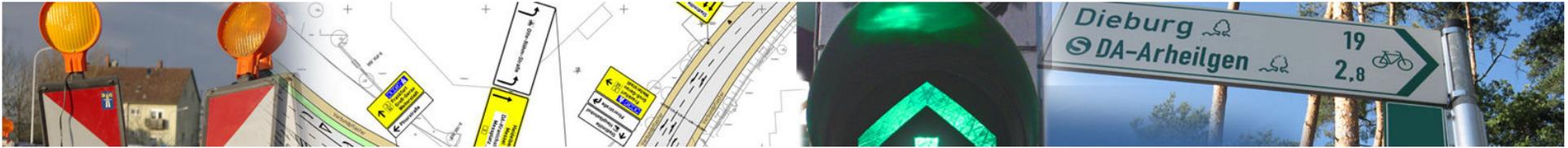
unter Nutzung der Erkenntnisse aus der Untersuchung

„Mobilität in Deutschland 2008“

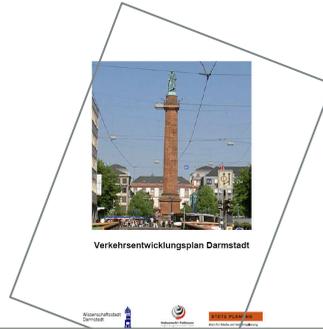


Wissenschaftsstadt
Darmstadt

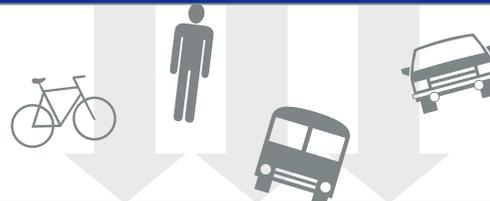




Weiteres Vorgehen



Maßnahmen-Screening



Externe „Zwänge“
Ressourcen

Klimaschutz-
programm

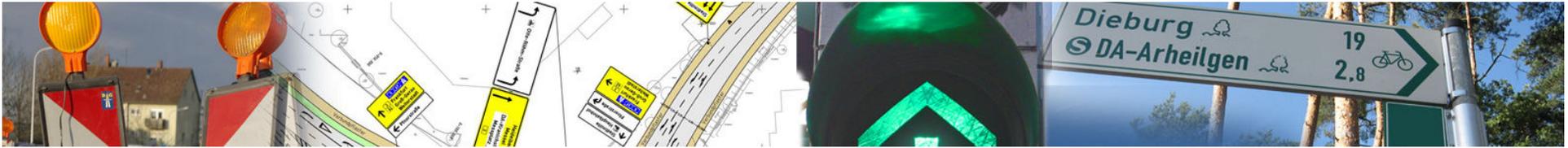
Lärminderungs-
pläne

Verkehrsentwicklungs-
programm

Luftqualitäts-
pläne

Wissenschaftsstadt
Darmstadt





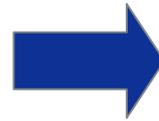
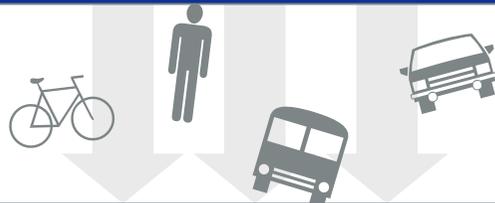
Weiteres Vorge



Verkehrsentwicklungsplan Darmstadt



Maßnahmen-Screening



2. VEP-Forum Herbst '09

Vorstellung und Diskussion der Ergebnisse von Maßnahmen-Screening und Mobilitätserhebung



Externe „Zwänge“
Ressourcen



Verkehrsentwicklungs-
programm

3. VEP-Forum Frühjahr '10

Vorstellung und Diskussion des Entwurfs für ein Verkehrs-entwicklungsprogramm