GEMEINDE EGELSBACH

Informationsvorlage
Drucksache Info-1/2019

Bau- und Umweltamt

Datum: 21.02.2019

1.	Bau- und Umweltausschuss	12.03.2019
2.	Haupt- und Finanzausschuss	20.03.2019
3.	Gemeindevertretung	27.03.2019

Entwurf Verkehrsentwicklungsdplan/Mobilitätsplan 2030
Bausteine Klassifizierung Straßennetz und Verkehrsraumerneuerungskataster

Anlage(n):
(1) Klassifizierung des Straßennetzes
(2) Verkehrsraumerneuerungskataster

Beschlussvorschlag:
Der Gemeindevorstand empfiehlt der Gemeindevertretung wie folgt zu beschließen:

Die Gemeindevertretung
1. nimmt Kenntnis von dem Zwischenstand für den Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanes/Mobilitätsplanes Egelsbach 2030 Bausteine Klassifizierung Straßennetz und Verkehrsraumerneuerungskataster im Rahmen der Beratungen zum Haushaltsplan 2019;

2. erwartet in der nächsten Sitzungsrunde den Entwurf des Gesamtplanes zur Information. Der Entwurf soll dann mit den Vorschlägen für ein Konzept einer nachhaltigen Stadtentwicklung mit langfristiger und zukunftsfähiger Planung in dem Leitbildprozess mitdiskutiert werden.

Erläuterungen:
(1) Die Gemeinde Egelsbach hat im Jahr 2004 einen Verkehrsentwicklungsplan beschlossen. Dafür wurden Verkehrszählungen und Verkehrsbefragungen des Kraftfahrzeugverkehrs im September/Oktober 2003 vorgenommen und auf dieser Basis das Verkehrsaufkommen im Egelsbacher Straßennetz errechnet. Das Straßennetz wurde in unterschiedliche Funktionen eingeteilt. Außerdem wurde eine Verkehrsprognose für 2015 im Status Quo (Nullfall) sowie mit mehreren Planfällen (Neubaugebiet Brühl mit verschiedenen Straßen, Öffnung der Straßen an die Darmstädter Landstraße, Öffnung Heidelberger Straße, Anbindung Siemensstraße an die B3) geprüft.
(2) Die Gemeindevertretung hat mit dem Haushaltsplan 2015 beschlossen, dass Mittel für die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes 2004 in 2015.
Der Gemeindevorstand hat dann in der Sitzung vom 04.08.2015 die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes mit folgenden Parametern beauftragt:

Die heutigen Verkehrszahlen 2015 sind mit den Prognosedaten 2015 zu vergleichen. Gleichzeitig soll erstmalig der Radverkehr und seine Anteile am Gesamtverkehr in Egelsbach ermittelt werden. Es soll eine Prognose 2030 unter Berücksichtigung der derzeitigen Erkenntnissen über die allgemeine Verkehrsentwicklung sowie der geplanten und bekannten Veränderungen in Egelsbach (z. B. Leimenkaute, Radschnellweg). Ferner sind zwei Planfälle vorgesehen. Bei einer Variante ist dabei an die Erschließung des Wohn- und Gewerbegebietes Bayerseich an das überörtliche Straßennetz gedacht.

(3) Im Herbst 2015 fand dann die Verkehrszählung in Egelsbach statt. Ungünstig bei der Radverkehrszählung war die schlechte Witterungssituation (Regentag).

(4) Im 2. Halbjahr 2016 wurde das Verfahren zum Verkehrsentwicklungsplan 2030 gestoppt. Der Hintergrund war vorrangig die Neuausrichtung des Verkehrssektors auf die zukünftigen Herausforderungen Es wurde die allgemeinen Diskussionen zum Verkehr der Zukunft in den Medien, auf Bundes-, Landes- und Kreisebene beobachtet und analysiert. Auch die gemeindlichen Gremien haben sich in der letzten Zeit mit verschiedenen Themen im Bereich Mobilität befasst und Beschlüsse getroffen:
Raddirektverbindung Frankfurt – Darmstadt (Gemeindevertretung 29.06/14.12.2017)
Nachhaltiges Verkehrskonzept im Rahmen Stadtentwicklung (Gemeindevertretung 15.02.2018)
Ladeinfrastruktur E-Mobilität (Gemeindevertretung 18.05.2017)
Beitritt zum Projekt „Klimakommune“ (Gemeindevertretung 04.10.2017)
Förderung von E-Mobilität auf privaten Stellplätzen (Gemeindevertretung 14.12.2017)
Individuelle Mobilität in Egelsbach mittels Sharing stärken (Gemeindevertretung 09.05.2017)
Fahrradparken in Egelsbach (Haushalt 2018)
Vortrag des Prof. Follmann in der Sitzung des Gemeindevorstandes vom 21.11.2017
Neue Stellplatzsatzung (Beschluss der Gemeindevertretung vom 22.03.2017)

(5) Daher wurde zum Jahreswechsel 2017/2018 vom Bürgermeister mit der Verwaltung die Idee geboren, den bisher sehr stark auf den Kfz.-Verkehr fixierte Verkehrsentwicklungsplan zu einem Mobilitätsplan aller Verkehrssparten weiterzuentwickeln. Die ersten Gedanken können aus der Anlage 2 – Teil Mobilität entnommen werden. Dies ist noch kein abschließendes Werk. Es gibt noch weitere Kapitel, die gerade diskutiert werden und in den Entwurf hineinfließen sollen (Z. B. Pendlerverflechtungen Egelsbach, Modal Split, Tempo-Plan 2010, Verkehrsraumerneuerungskataster 2030, Schulwegplan).

(6) Bedingt durch den von der Gemeindevertretung beschlossenen Leitbildprozess ist die Bearbeitung des Planes verlangsamt bzw. ins Ruhen gebracht worden. Um die bisherigen Gedanken in den Leitbildprozess hineinzubringen und damit den Entwurf des Verkehrsentwicklungs-/Mobilitätsplanes mit den Ideen zum Leitbild der Gemeinde Egelsbach fortzuentwickeln, soll der Zwischenstand in der kommenden Sitzungsrunde eingebracht werden, so dass die Gemeindevertretung von dem schon umfangreichen Werk ein Überblick bekommt. Es soll damit in dem Leitbildprozess wie auch in den gemeindlichen Gremien die Möglichkeit geschaffen werden, Anregungen/ Wünsche/Gedanken für die Weiterentwicklung des Entwurfes abzugeben.
Dies soll mit den Vorschlägen für ein Konzept einer nachhaltigen Stadtentwicklung mit langfristiger und zukunftsfähiger Planung passieren, da zwischen den beiden Projekten eine Verzahnung bestehen muss. Beispielhaft wird eine Straßenbahnverlängerung Da-Arheilgen – Egelsbach – Langen genannt. Wenn man dies will (und die anderen Kommunen auch) und das Projekt förderfähig (positiver Kosten-Nutzen-Faktor) ist, dann hat dies Auswirkungen auf die zukünftige Wohnbauentwicklung wie beispielsweise im Bereich Darmstädter Landstraße und dem heutigen Bayerseich wegen der demografischen Situation.

(7) Aus dem bisherigen Entwurf werden 2 Bausteine herausgenommen. Dies geschah wegen der anstehenden Haushaltsberatungen und den anstehenden Diskussionen zum Thema

Straßenbeitragssatzung. Die Klassifizierung in dem Plan gemäß Anlage 1 ist auf der Basis der Verkehrzähldaten 2015 vorgenommen worden. Das Straßennetz ist in vier Kategorien eingeteilt worden, die es auch im Verkehrsentwicklungsplan 2004 gab. Nur sind die 4 Stufen konkretisiert worden (siehe Plan). Eine Klassifizierung ist für den Bereich Tiefbau bei der Unterhaltungsplanung von großer Bedeutung, da sich hiernach die Unterhaltungsüberwachung und –aufwand für jede einzelne Straße entwickelt. Außerdem ist die Klassifizierung bei einer Anwendung der Straßenbeitragssatzung eine tragende Rolle, da sich nach der Klassifizierung der Eigenanteil der Gemeinde bemisst, der nicht auf die Straßenanlieger umgelegt werden kann.
Der 2. Baustein betrifft das Verkehrsraumerneuerungskataster 2033. Seit Ende 2016 hat die Verwaltung durch Zusammentragen der Straßenzustandsdaten analysiert, welche Straßen in den nächsten 15 Jahren grundhaft erneuert werden müssen, die über die Straßenbeitragssatzung abgewickelt werden können. Außerdem wurden Straßen ermittelt, welche durch eine Sanierung in der Lebensdauer bis 15 Jahren verlängert werden können.
Danach ergibt sich zum Preisstand 2918 folgender Bedarf für die nächsten 15 Jahren:

Erneuerung (Investitionshaushalt) 35.490.500,00 €
Sanierung (Ergebnishaushalt) 2.893.000,00 €
Ortsentwicklung (Investition mit (teilweiser Refinanzierung) 5.780.000,00 €
Gesamtsumme: 44.163.500,00 €

Wenn die vorgesehenen grundhaften Erneuerungen nicht durchgeführt werden, dann ist in die Sanierung in die nächsten 15 Jahren rund 3.800.000 € zusätzlich zur Erhaltung der Verkehrssicherheit und Verlängerung der Lebensdauer zu investieren (Annahme: 50 % der grundhaften Erneuerung wird investiert).
Die Aufstellung ist als Anlage 2.1 beigefügt.

(8) Wie kommt es dazu, dass es so eine hoher Investitionsbedarf besteht? In der Anlage 2.2 wurde eine Analyse der Investitionen der grundhaften Erneuerung bis 1990 vorgenommen. Aus der Fachliteratur wurde ein Wert ermittelt, der so als einfache pauschalierte Berechnung genommen (Summe/Einwohner/Jahr). Dieser Wert wurde aus Vereinfachheitsgründen mit 100,00 €/Einwohner/Jahr für das Jahr 2015 genommen (eigentlich zeitlich Anfang des Jahrzehnts) und entsprechend dem statistischen Preisindex für die Jahre 1991 bis 2018 ermittelt.
Danach hätte in die grundhaften Erneuerung im Zeitraum 1991 – 2018 ca. 24,3 Mio. € nach der Sollberechnung investiert werden sollen. Es wurden nur rund 9 Mio. € investiert, ein Delta von über 15 Mio. €
Bei der Betrachtung 2019 – 2033 sieht man einen Mehrbedarf von über 16,2 Mio. € gegenüber der Sollbedarfsermittlung. Dies entspricht in etwa dem Rückstau der letzten 25 Jahre.
Bei der Gesamtbetrachtung der Gesamtsumme kommt man zu dem Ergebnis, dass von den ca. 35,5 Mio. € ermittelten Aufwendungen für die grundhafte Erneuerung rund 18,3 Mio. €. über Straßenbeiträge umgelegt werden können. Die Aufwendungen für die Sanierungen sind im Ergebnishaushalt zu 100% von der Gemeinde zu tragen. Bei den Aufwendungen für die Ortsentwicklung von rund 5,8 Mio. € wird die Gemeinde versuchen, ein Großteil durch städtebauliche Verträge/Erschließungsverträge hereinzuholen. Bei der Ernst-Ludwig-Straße können Straßenbeiträge erhoben werden, wobei der gemeindliche Anteil bei 55 % (ca. 1 Mio. €) liegt.
Es wurde versucht, schon eine erste Einschätzung vorzunehmen, ob eine Förderung der Verkehrsinfrastruktur möglich sein kann.

(9) War der bisherige Verkehrsentwicklungsplan ein statischer Plan, wird der zukünftige Mobilitätsplan ein flexibel lebendiger Plan sein. Es werden vielleicht erste Bausteine beschlossen, weitere bleiben in der Entwicklung. Veränderungen im Mobilitätssektor führen zu permanenten Anpassungen und Neuausrichtungen. Mit diesem Plan soll ein Gesamtplan Mobilität geben, der ein Partikularwirken, was teilweise konkurrierend ist,

minimieren soll, so dass am Ende ein Leitfaden für das Verwaltungshandeln besteht. Er soll dann digital nachlesbar angelegt werden.

Der Gemeindevorstand hat dem mit dieser Beschlussvorlage vorgelegten Beschlussvorschlag in seiner Sitzung am 26.02.2019 zugestimmt.