

**Anlage zu TOP 2.3.**

Zwischenbericht

**ÖPNV-Untersuchung**

**Verbesserung der Erschließung TU Lichtwiese**

**Überprüfung des Korridors**

**Darmstadt – Roßdorf – Groß-Zimmern**

STAND: 15.11.2011

## IMPRESSUM

### Auftraggeber



DADINA Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation  
bahnGALERIE  
Europaplatz 1  
64293 Darmstadt

### Auftragnehmer

#### Bearbeitung

ZIV Zentrum für  
integrierte Verkehrssysteme

ZIV - Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH  
Robert-Bosch-Straße 7  
64293 Darmstadt  
Dr.-Ing. Wolfgang Kittler  
Dr.-Ing. Annette Birgelen  
Dipl.-Ing. Owen Dielemann

In Zusammenarbeit mit Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH, Frankfurt/Main

## INHALT

	Seite
1 ANLASS UND ZIELSETZUNG	1
2 KOORDINATION UND ABSTIMMUNG	1
3 VORAUSWAHL DER LÖSUNGSVARIANTEN	2
4 VORGEHENSWEISE ZUR BEWERTUNG DER LÖSUNGSVARIANTEN	3
5 AKTUELLER BEARBEITUNGSSTAND	4

## 1 Anlass und Zielsetzung

Anlass für die Untersuchung ist

- die Verbesserung der ÖPNV-Erschließung des Campus TU Lichtwiese der Technischen Universität Darmstadt (TU Darmstadt) und
- die Überprüfung der ÖPNV-Bedienung des Korridors Darmstadt – Roßdorf – Groß-Zimmern.

Beide Fragestellungen werden gemeinsam untersucht, da sich die beiden Untersuchungsräume überschneiden und integrierte Lösungen denkbar erscheinen.

Die Untersuchung ist als erste Stufe eines Planungs- und Realisierungsprozesses zu sehen, an dessen Ende eine zukunftsfähige Lösung für eine verbesserte Erschließung des Campus TU Lichtwiese sowie für eine verbesserte Bedienung des Korridors Darmstadt – Roßdorf – Groß-Zimmern stehen soll.

Ziel dieser Untersuchung ist es, eine Entscheidungsgrundlage für weiterzuverfolgende Maßnahmen zu liefern. Es werden systemoffen in Betracht kommende Lösungsvarianten im Sinne einer Vorprüfung vergleichend untersucht, und es wird eine nachvollziehbare und belastbare Empfehlung bezüglich der Lösungsvarianten und des weiteren Vorgehens abgeben. Dabei werden sowohl integrierte als auch separate Lösungen für die beiden Untersuchungsräume betrachtet. Für Varianten, die größere Infrastrukturmaßnahmen voraussetzen (Straßenbahn) wird ein überschlägiger NKU-Faktor ermittelt, um die Fördermöglichkeiten durch das Land Hessen abzuschätzen.

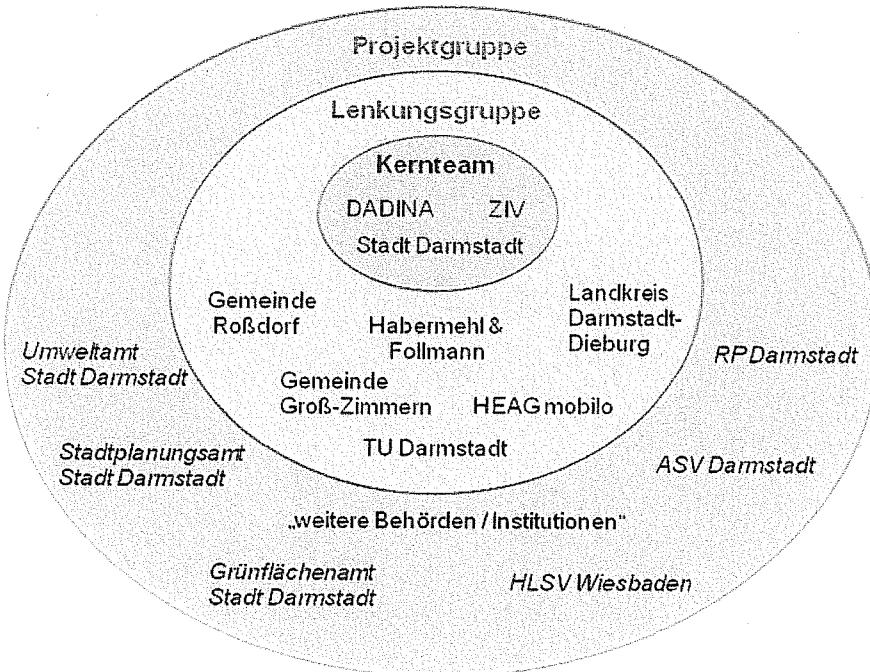
## 2 Koordination und Abstimmung

Die Bearbeitung erfolgt in enger Kooperation mit allen relevanten Akteuren.

Die laufende Abstimmung des Projekts findet im Kernteam und in der Lenkungsgruppe statt. Dem Kernteam gehören die DADINA, die Wissenschaftsstadt Darmstadt und das ZIV an. In der Lenkungsgruppe sind darüber hinaus der Landkreis Darmstadt-Dieburg, die beteiligten Landkreiskommunen Roßdorf und Groß-Zimmern, die HEAG mobilo, die TU Darmstadt sowie das Büro Habermehl & Follmann eingebunden.

Für die erweiterte Koordination wurde eine Projektgruppe gebildet, die neben der Lenkungsgruppe die Vertreter weiterer Behörden und Institutionen (z. B. Stadtplanungsamt der Wissenschaftsstadt Darmstadt, Umweltamt der

Wissenschaftsstadt Darmstadt, Grünflächenamt der Wissenschaftsstadt Darmstadt, Kreisverwaltung Darmstadt-Dieburg, Regierungspräsidium Darmstadt, ASV Darmstadt, HLSV Wiesbaden, TU Darmstadt) umfasst.



### 3 Vorauswahl der Lösungsvarianten

Auf Basis bisheriger Planungsüberlegungen sowie eigener Überlegungen im Kernteam, in der Lenkungsgruppe bzw. in der Projektgruppe wurden in einer Vorauswahl grundsätzlich mögliche Lösungsvarianten definiert.

Dabei wurde eine Differenzierung der Untersuchungsräume in folgende vier Bereiche als zweckmäßig erachtet:

- » Äußere Erschließung Lichtwiese,
- » Innere Erschließung Lichtwiese,
- » Östlicher Siedlungsrand Darmstadt,
- » Östlicher Endpunkt.

Es werden Lösungsvarianten für eine Erschließung mit der Straßenbahn und zusätzlich für die Bedienung der Lichtwiese sowie für den Korridor Darmstadt –

Roßdorf – Groß-Zimmern jeweils eine Variante für eine verbesserte Erschließung mit Bussen untersucht.

## 4 Vorgehensweise zur Bewertung der Lösungsvarianten

Zur Beurteilung der Lösungsvarianten wurde eine zweistufige Vorgehensweise gewählt und mit allen beteiligten Akteuren abgestimmt.

In der ersten Stufe (Grobbewertung) werden die jeweils spezifischen Vor- und Nachteile der Lösungsvarianten aufgezeigt und qualitativ (verbal-argumentativ) bewertet. In der zweiten Stufe (detaillierte Bewertung) werden dann maximal fünf ausgewählte Lösungsvarianten detaillierter ausgearbeitet und bewertet. Hierbei werden neben qualitativen Bewertungen auch quantifizierte Messgrößen verwendet.

Für beide Stufen der Variantenbewertung wurde ein einheitliches, integriertes Zielsystem entwickelt. Die Auswahl der Zielbereiche und Zielkriterien orientiert sich an den relevanten Empfehlungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) bzw. an der „Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs“ und deckt alle wesentlichen Aspekte einer vergleichenden Bewertung der Lösungsvarianten ab. Die Zielkriterien wurden so gewählt, dass eine schrittweise Konkretisierung der Bewertung sowohl verbal-argumentativ (1. und 2. Stufe) als auch mit quantifizierten Abschätzungen bzw. die Ermittlung überschlägiger NKU-Faktoren (2. Stufe) möglich ist. Zielsetzungen und Zielwerte werden, soweit möglich und sinnvoll, aus dem Nahverkehrsplan des Landkreises Darmstadt Dieburg und der Wissenschaftsstadt Darmstadt (NVP 2011-2016) abgeleitet.

Zur Bewertung selber wird eine fünfstufige Bewertungsskala (++, +, 0 -, --) verwendet. Ergänzend werden durch eine systematische verbale Beschreibung die spezifischen Vor- und Nachteile der untersuchten Lösungsvarianten ausführlich dargestellt, so dass ein hohes Maß an Transparenz der Bewertung gesichert ist.

Zielbereich	Grobbewertung (1. Stufe)	Detaillierte Bewertung (2. Stufe)
<b>Kosten</b> - Investitionskosten - Betriebskosten		detailliertere qualitative Abschätzungen
<b>Einbettung in bestehendes Liniennetz</b>	qualitative Abschätzungen (verbal-argumentativ)	quantifizierte Abschätzungen, z. B. • Baukosten • Betriebskosten • Nachfrage-wirkungen
<b>bauliche Machbarkeit</b>	++ + o - -	++ + o - -
<b>betriebliche Machbarkeit</b>		
<b>Bedienungsqualität</b> - Erschließungsqualität - Angebotsqualität		überschlägige NKU-Faktoren
<b>Beförderungsqualität</b>		
<b>Fahrgastnachfrage</b>		
<b>Umfeldverträglichkeit</b>		
<b>Akzeptanz / Durchsetzbarkeit</b>		

Beispielhaft ist im Folgenden eine zusammenfassende Grobbewertung für eine Variante dargestellt:

++	+	o	-	-
Angebotsqualität	Beförderungs-qualität	Einbettung in besteh. Liniennetz	Betriebskosten	Investitionskosten
Fahrgastnachfrage		Erschließungs-qualität	bauliche Machbarkeit	Umfeld-verträglichkeit
			betriebliche Machbarkeit	Akzeptanz / Durchsetzbarkeit

## 5 Aktueller Bearbeitungsstand

Die Grobbewertung (1. Stufe der Bewertung) befindet sich derzeit in Bearbeitung. Ergebnisse werden in einem Zwischenbericht voraussichtlich im Januar 2012 vorgelegt.

Auf dieser Basis werden dann hieraus bis zu fünf Lösungsvarianten für die detaillierte Bewertung (2. Stufe) ausgewählt.

Der aktuelle Zeitplan sieht eine Vorstellung der Untersuchungsergebnisse in der Verbandsversammlung im Juni 2012 vor.