

Übersicht



Der Bürgermeister
Hilden, den 18.05.2022
AZ.: IV/61.1 Groll_VEP_MoKo

WP 20-25 SV 61/081

Mitteilungsvorlage

Verkehrsmodell der Stadt Düsseldorf - Mitbenutzung durch die Stadt Hilden: Ergebnis des Prüfauftrages

Für eigene Aufzeichnungen: Abstimmungsergebnis			
	JA	NEIN	ENTH.
CDU			
SPD			
Grüne			
FDP			
AfD			
BA			
Allianz			
Ratsmitglied Erbe			

Öffentlich

Finanzielle Auswirkungen

Organisatorische Auswirkungen

☐ ja
☐ ja

☒ nein
☒ nein

☐ noch nicht zu übersehen
☐ noch nicht zu übersehen

Beratungsfolge:

Stadtentwicklungsausschuss

10.08.2022

Kenntnisnahme

Anlage 1: Antwort der Stadt Düsseldorf wg. Verkehrsmodell_03-2022

Beschlussvorschlag:

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

Erläuterungen und Begründungen:Ausgangspunkt

Der Stadtentwicklungsausschuss fasste in seiner Sitzung am 26.01.2022 folgenden Beschluss: „Die Verwaltung wird beauftragt zu prüfen, unter welchen Umständen und finanziellen Auswirkungen die Stadt Düsseldorf, die ein solches Programm zur Verfügung stehen hat, [bereit ist], in ihrem Verkehrsmodell auch das Stadtgebiet von Hilden aufzunehmen und Simulationen von potentiellen Verkehrsströmen für Maßnahmen der Stadt Hilden zu berechnen.“

Der Beschluss stand am Ende der Beratung eines Antrages der FDP-Fraktion zum Haushalt 2022, der im Stadtentwicklungsausschuss auf Basis der Sitzungsvorlage WP 20-25 SV 61/058 beraten wurde.

In dem Antrag selbst ging es zunächst um die Erstellung eines Verkehrsmodells als Zusatzmodul zum Mobilitätskonzept, welches sich derzeit in der Aufstellung befindet.

Im Sinne des einstimmig gefassten Beschlusses wurde die zuständige Stelle der Stadt Düsseldorf im Februar 2022 angeschrieben. Im Detail wurden folgende Fragen gestellt:

- Besteht die technische Möglichkeit, aus dem Düsseldorfer Verkehrsnachfragemodell auch qualifizierte Aussagen zu den Verkehren innerhalb des Hildener Stadtgebiets abzuleiten?
- Welche Qualifizierungsmaßnahmen müssten aus Ihrer Sicht gegebenenfalls durchgeführt werden, damit die Stadt Hilden ausreichend kleinteilig im Düsseldorfer Verkehrsmodell enthalten ist? (Zahl der Verkehrszellen)
- Welche Datengrundlagen werden dafür benötigt?
- Sollten die grundsätzlichen Voraussetzungen für eine Kooperation bestehen: Welche technischen, rechtlichen und finanziellen Grundlagen wären hierbei seitens der Stadt Hilden zu beachten?
- Besteht bei der Stadt Düsseldorf die Bereitschaft, auch Nachbarstädte an den Möglichkeiten des eigenen Verkehrsnachfragemodells teilhaben zu lassen?

Im März 2022 erhielt die Stadt Hilden eine Antwort auf ihre Nachfrage (siehe Anlage 1). Die Auswertung dieser Antwort hat folgendes ergeben.

Zunächst zum Grundsätzlichen:

- Die Stadt Düsseldorf ist bereit, ihr Verkehrsmodell interessierten Nachbarkommunen kostenfrei zur Verfügung zu stellen. Dies würde über eine entsprechende vertragliche Vereinbarung geregelt.
- Eine Sachbearbeitung mittels Modell für mögliche Maßnahmen auf Hildener Stadtgebiet ist durch Mitarbeitende der Stadt Düsseldorf jedoch nicht möglich.

Neben den grundsätzlichen Aspekten wären weiterhin technische und inhaltliche Fragestellungen zu beachten:

- Die Stadt Hilden ist im Verkehrsmodell der Stadt Düsseldorf mit lediglich sieben Verkehrszellen abgebildet. Auf der Basis lassen sich nur grobe Aussagen zum Verkehr innerhalb des Hildener Stadtgebietes ableiten.
- Für schlüssige Aussagen in Hilden wären deutlich mehr Verkehrszellen zu definieren (z.B. 40+), wenn für diese Ebene entsprechende Mobilitäts- und sozioökonomische Daten vorliegen. Möchte man in einem Verkehrsmodell auch kleinteiligere Beziehungen abbilden, müssten noch mehr „Zellen“ herangezogen werden.

Aus der Antwort der Stadt Düsseldorf ergeben sich folgende erste Schlussfolgerungen:

1. Für eine Nutzung des Verkehrsmodells müssten bei der Stadt Hilden personelle Ressourcen vorgehalten werden, sowohl für die Einrichtung des Modells als auch für die Einspielung der erforderlichen Daten. Dazu kommt die Notwendigkeit zur regelmäßigen Aktualisierung.
2. Hieraus ergibt sich die Notwendigkeit der Auswahl und Schulung der Mitarbeitenden.
3. Für Verkehrsprognosen, die auf einen Zukunftshorizont ausgerichtet sind, werden auch (möglicherweise kleinräumige) Bevölkerungsprognosen, Beschäftigtenzahlen usw. benötigt. Der Aufwand zur Erhebung von Daten durch die Stadt Hilden steigt.
4. Es stellt sich die Frage, wie viele Anwendungsfälle/Netzfälle es für das Hildener Stadtgebiet überhaupt gibt, die man mit Hilfe des Düsseldorfer Verkehrsmodells berechnen und/oder simulieren könnte. Möglicherweise ist es einfacher und günstiger, sich im Einzelfall Hilfe durch entsprechende Fachbüros für die Simulation von Verkehrslösungen zu holen als selbst als Stadtverwaltung solche Ressourcen ständig vorzuhalten. Es bedarf i.d.R. einer dauernden Anwendung, um wirtschaftlich zu sein. Das jedoch ist hier nicht gewährleistet.

Im Anschluss an diese erste Auswertung, die zusammen mit dem BüroStadtVerkehr durchgeführt wurde, erfolgte eine Kontaktaufnahme mit der Firma **PTV Planung Transport Verkehr GmbH** aus Karlsruhe, die für die beim Düsseldorfer Verkehrsmodell verwendete Software verantwortlich ist.

Aufgrund der Tatsache, dass diese Firma auch eine Niederlassung in Düsseldorf hat (PTV Transport Consult) und als solche auch schon einmal für die Stadt Hilden im Bereich der Lichtsignal-schaltungen tätig war, konnte konkreter über die Hildener Fragen und Belange gesprochen werden, insbesondere über die finanziellen Aspekte.

Im Ergebnis wurde zunächst einmal die Schlussfolgerung bestätigt, dass die Einrichtung eines eigenen Verkehrsmodells sich nur rechnet, wenn es zahlreiche und regelmäßige Anwendungsfälle in Hilden gibt. Denn neben der Software und dem daraus entwickelten Verkehrsmodell braucht es auch eigenes Personal bei der Stadt.

Eine möglicherweise günstigere Variante ist die Verwendung des in Entstehung befindlichen Verkehrsmodells des Landes NRW. Dieses landesweite Modell, welches ebenfalls von der Fa. PTV erstellt wird, ist mittlerweile soweit gediehen, dass es auch für Aussagen zu einzelnen Städten herangezogen werden kann. Hierbei handelt es sich der Natur der Dinge nach zunächst um allgemeinere Aussagen. Will man aus der Anwendung eines Verkehrsmodells kleinteiligere Daten gewinnen, so verlangt das zunächst eine Anpassung des NRW-Modells an die Rahmenbedingungen in der Stadt Hilden und weitere technische Adaptionen.

Die Kosten hierfür werden durch PTV Transport Consult auf eine Größenordnung von ca. 60.000€ netto geschätzt (angepasst an die Stadtgröße Hildens), der zeitliche Aufwand auf mind. sechs Monate.

Aber auch von dieser Seite aus wird es als effizienter/wirtschaftlicher angesehen, sich als Stadt die Untersuchung einiger weniger Anwendungsfälle (in Hilden etwa vier bis fünf) durch entsprechende Fachbüros bearbeiten zu lassen.

Die Bearbeitung einzelner Anwendungen liegt beispielhaft in einer finanziellen Größenordnung von 1500 bis 2500€ netto. Das wird teurer, je größer und detaillierter der Anwendungsfall wird und über die Rahmenbedingungen des NRW-Modells hinausgeht.

Zur weiteren Vorgehensweise:

Aus planerischer Sicht ist es sinnvoll, die Diskussion und Auswahl der Maßnahmenvorschläge im Rahmen des Mobilitätskonzeptes der Stadt Hilden abzuwarten. Aufgrund der konkreten Vorschläge könnten dann, falls erforderlich, entsprechend gezielte Modellierungen und Simulationen durchgeführt werden. Die Ergebnisse dienen dann als Erkenntnisgrundlage für die Beschlüsse, welche Maßnahmen nachfolgend tatsächlich in das Mobilitätskonzept aufgenommen werden

(Handlungsvorgaben für die Jahre bis 2030).

Dazu müsste man für das Jahr 2023/24 (eher 2024) Geld in den Haushalt einstellen, entweder ca. 70.000€ für ein Modell auf Basis des NRW-Modells oder 15.000 - 20.000€ für einige Einzelfalluntersuchungen. Da die Dienstleistungen ausgeschrieben werden müssten, sind die angegebenen Summen nur erste Annäherungen.

Zum Schluss sollen noch folgende Hinweise mitgeteilt werden:

- Für die seitens der Stadt Hilden im Bereich ihrer Straßendatenbank eingesetzte Software ViaVis gibt es leider keine eigene Verkehrssimulations-Fachanwendung. Von daher gibt es hier keine möglichen Synergien.
- Auf Initiative der Stadt Düsseldorf wird zurzeit ein Netzwerk auf Ebene der für die Mobilität verantwortlichen Dezernenten der Stadt Düsseldorf und der umliegenden Städte aufgebaut. In diesem Kreis wird zurzeit diskutiert, ob in einer regionalen Kooperation das Verkehrsmodell des Landes in ein regional feiner untergliedertes Modell überführt werden kann, um die regionalen Verkehre und ggfs. zu prüfende Änderungen besser abbilden und untersuchen zu können, da die potentielle Anwendungsfälle - wie z.B. in Hilden die Frage einer Verlängerung der Osttangente - sich in der Regel mit regionalen Verkehren auseinandersetzt.
- Aktuelle Verkehrsmodelle beinhalten in der Regel den motorisierten Individualverkehr, ggfs. unter Einbezug des Bus-ÖPNV. Fahrradverkehre, die neben ihrer lokalen Bedeutung zunehmend auch regionale Verkehrsbedeutung haben, werden in den Verkehrsmodellen nicht abgebildet.

gez.

Dr. Claus Pommer

Bürgermeister

Klimarelevanz:

Der Bericht über das Ergebnis des Prüfauftrages hat keine eigenen klimarelevanten Auswirkungen.



Der Oberbürgermeister
Landeshauptstadt Düsseldorf

Landeshauptstadt
Düsseldorf
Jochen Kral
Beigeordneter

Auf'm Hennekamp 45
40225 Düsseldorf

Telefon
0211.89-25850
Fax

E-Mail
jochen.kral@
duesseldorf.de
www.duesseldorf.de
Datum
04.03.2022

Briefpostanschrift: Stadtverwaltung Dezernat 05, 40200 Düsseldorf

Stadtverwaltung Hilden
Herrn
Beigeordneter Peter Stuhlträger
Postfach 100880
40708 Hilden



Verkehrsmodell für die Stadt Düsseldorf - Mitnutzung durch die Stadt Hilden

Sehr geehrter Herr Stuhlträger,

ich danke Ihnen für Ihr Schreiben vom 02.02.2022. In der Tat hat die Landeshauptstadt Düsseldorf die letzten Jahre ihr Verkehrsmodell aktualisiert und verfügt somit nun über ein leistungsfähiges Werkzeug welches für die Beurteilung von verkehrsplanerischen Maßnahmen herangezogen werden kann. Obwohl bei der Aufstellung des Verkehrsmodells unser Augenmerk hauptsächlich dem unmittelbaren Bezugsgebiet innerhalb der Stadtgrenzen Düsseldorfs galt, betrachtet das Modell auch ein erweitertes Untersuchungsgebiet welches dazu dient, die Wechselbeziehungen des Umlands mit der Stadt Düsseldorf abzubilden. Somit ist es auch richtig, dass der gesamte Kreis Mettmann (Hilden inbegriffen) als erweitertes Untersuchungsgebiet im Modell abgebildet wird, dies aber auf einer viel groberen Granularitätsebene als dies innerhalb der Stadtgrenzen Düsseldorfs der Fall ist (Verkehrszellen außerhalb der Stadt Düsseldorf viel grösser als innerhalb der Stadt).

Düsseldorf
Nähe trifft Freiheit

Auf Ihre konkrete Frage antwortend kann gesagt werden, dass die Stadt Hilden innerhalb des Verkehrsmodells mit sieben Verkehrszellen abgebildet wird. Verkehre, die zwischen diesen Verkehrszellen sowie aus bzw. in diese Verkehrszellen fahren, können berechnet werden. Verkehre innerhalb der jeweiligen Verkehrszellen können allerdings nicht abgebildet werden. Technisch ist es somit möglich aus dem Düsseldorfer Verkehrsmodell grobe Aussagen zu dem Verkehr innerhalb des Hildener Stadtgebietes abzuleiten.

Hinsichtlich der nötigen Qualifizierungsmaßnahmen kann gesagt werden, dass diese abhängig sind von der zur Verfügung stehenden sozioökonomischen Datengrundlage, der Granularität der vorhandenen Mobilitätsdaten sowie am Ende auch den zu untersuchenden Maßnahmen. Als Anhaltspunkt kann gesagt werden, dass für die Stadt Hilden im



Durchschnitt je Zelle die Summe von ca. 12.000 Arbeitsplätzen und Einwohner im Modell hinterlegt ist wohingegen für die Stadt Düsseldorf sich dieser Mittelwert je Zelle bei ca. 2.000 bewegt. Mit dieser Logik könnte eine kleinteiligere Verkehrszellenaufteilung die Stadt Hilden in bis zu ca. 40 Verkehrszellen aufgliedern, vorausgesetzt es existieren die nötigen Mobilitäts- sowie sozioökonomischen Daten auf dieser Detailebene.

Benötigte Sozioökonomische Daten je Verkehrszelle:

Anzahl Einwohner nach Geschlecht und Altersgruppen

Anzahl Arbeitsplätze am Arbeitsstandort

Anzahl Schulplätze nach Schularten

Informationen zu Einzelhandel, Gewerbe, Verwaltung, Arztpraxen usw.

Benötigte Mobilitätsdaten:

Leider nahm die Stadt Hilden (im Gegensatz zur Stadt Ratingen die Sie in Ihrem Brief ansprechen), trotz konkreter Anfrage seitens der Stadt Düsseldorf, nicht an der letzten Haushaltsbefragung: „Mobilität in Städten“ SrV 2018 teil. Letzte Teilnahme der Stadt Hilden war an der SrV 2013. Nächste geplante Haushaltsbefragung, an der die Stadt Hilden erfreulicherweise auch teilnehmen will, ist SrV 2023. Alle nötigen Mobilitätsdaten können aus solch einer Haushaltsbefragung gewonnen werden.

Düsseldorf
Nähe trifft Freiheit

Zur Feinjustierung eines Verkehrsmodells werden des Weiteren Verkehrszahlen auf wichtigen Verkehrsachsen sowie ÖPNV Zahlen auf wichtigen ÖPNV Linien im Stadtgebiet benötigt.

Die Stadt Düsseldorf ist bereit ihr Verkehrsmodell interessierten Nachbarkommunen sowie Institutionen kostenfrei zur Verfügung zu stellen. Diese können das Verkehrsmodell in ihrem Sinne nutzen sowie weiterentwickeln, müssen im Gegenzug der Stadt Düsseldorf aber Ergebnissen bzw. Erkenntnisse sowie Endprodukte bzw. Weiterentwicklungen ebenfalls kostenfrei zur Verfügung stellen. Eine Vereinbarung im Sinne eines Vertrags über die Einräumung von Nutzungsrechten sieht die Stadt Düsseldorf als obligatorisch. Die Nutzung des Verkehrsmodells wird ohne Gewährleistung angeboten.

Abschließend ist noch darauf hinzuweisen, dass die Stadt Düsseldorf ihr Verkehrsmodell als einfache Versionsdatei anbietet. Zur Nutzung dieser ist eine Lizenz der Hauptsoftware PTV Visum sowie diverser Zusatzmodule notwendig (Netzgröße mindestens 1000 Bezirke). Eine Sachbearbeitung



Der Oberbürgermeister
Landeshauptstadt Düsseldorf

mittels Modell möglicher Maßnahmen auf Hildener Stadtgebiet von Mitarbeitern der Stadt Düsseldorf ist leider nicht möglich.

Bei Fragen stehe ich sowie mein Mitarbeiter Herr Georgios Emmanouilidis
(Tel.: 0211 8998913 E-Mail: georgios.emmanouilidis@duesseldorf.de)
Ihnen gerne zur Verfügung

Mit freundlichen Grüßen
In Vertretung



Kral

Düsseldorf
Nähe trifft Freiheit