



Zu Tagesordnungspunkt 1

Ergebnisse einer Studie zur Zukunft des Schienenverkehrs in der Region Stuttgart

I Sachvortrag

Der Schienenverkehr bildet in der Regel das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in Metropolregionen und Ballungsräumen. Nur durch eine ständige Weiterentwicklung und Optimierung kann er als attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr möglichst hohe Anteile am Gesamtverkehr erreichen, maßgeblich zum Umwelt- und Klimaschutz beitragen und wirtschaftlich betrieben werden. Zudem stellt ein attraktiver Schienenverkehr einen wichtigen Standortfaktor dar. Eine zielorientierte Weiterentwicklung kann somit auch die Position eines Standortes im Wettbewerb der Regionen stärken. Wesentliche Rahmenbedingungen dieser Weiterentwicklung sind neben der bestehenden und geplanten Schieneninfrastruktur, dem heutigen Verkehrsangebot sowie den Finanzierungsbedarfen und -möglichkeiten vor allem einige bereits stattfindende und zu erwartende Veränderungen in der Bevölkerungs-, Wirtschafts- und Siedlungsstruktur. Hierzu zählen u. a. der demographische Wandel, die Individualisierung der Lebensstile, Energiekostensteigerungen, die Verschiebung und Verlängerung von Ladenöffnungszeiten oder die Konzentration der Siedlungstätigkeit entlang der Entwicklungsachsen.

Vor diesem Hintergrund ist auch in der Region Stuttgart vorausschauend zu prüfen, wie der Schienenverkehr in der Region in den nächsten Jahren auf die o. g. Veränderungen abgestimmt, sukzessive verbessert und attraktiver gestaltet werden kann. Die Region hat daher das Verkehrswissenschaftliche Institut der Universität Stuttgart (VWI) mit der Erarbeitung eines Vorschlags für ein Strategiekonzept zur Weiterentwicklung des Schienenverkehrs in der Region Stuttgart beauftragt. Ein Zwischenbericht zu dieser Studie wurde am 6. März 2009 in der Interfraktionellen Arbeitsgruppe Verkehr diskutiert. Über den Abschlussbericht hat der Verkehrsausschuss am 18. September 2009 in nichtöffentlicher Klausursitzung beraten. Die Untersuchungs- und Beratungsergebnisse werden nachfolgend dargestellt.

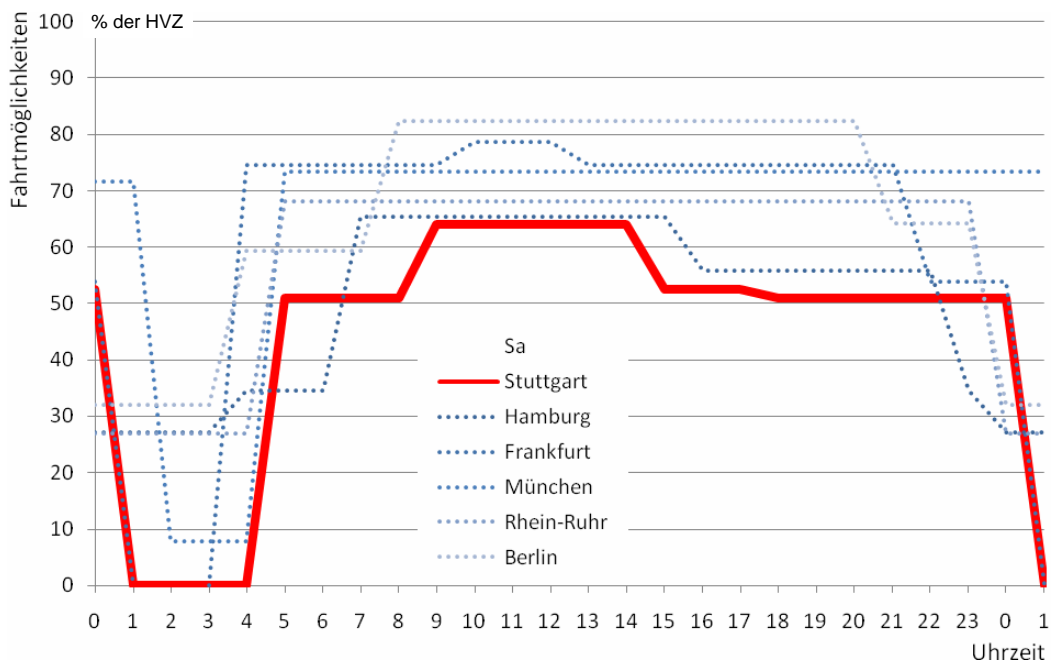
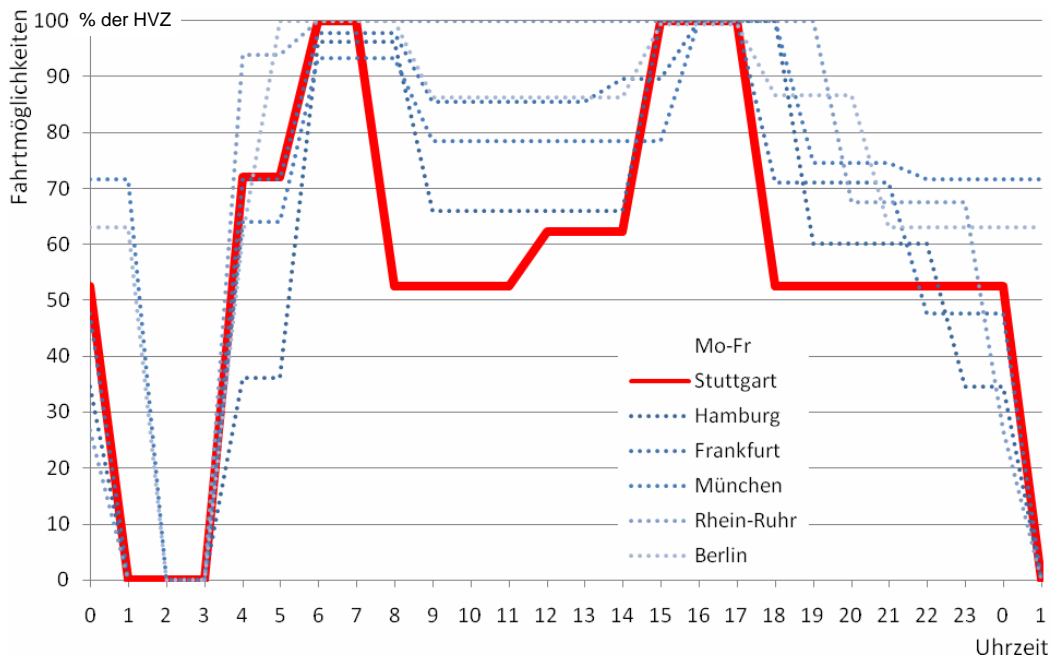
Schwerpunkt der Studie ist den Aufgaben und Handlungsmöglichkeiten der Region entsprechend die S-Bahn. Hier wurden betriebliche Maßnahmen und die Einführung bzw. Verlängerung von S-Bahn-Linien auf neuen Streckenabschnitten geprüft. Ergänzend wurden die Potenziale zur Inbetriebnahme bzw. Reaktivierung von Regional- und Stadtbahnstrecken sowie flankierende Maßnahmen z. B. in den Bereichen Tarif und Stationsausstattung untersucht.

I.1 Betriebliche Maßnahmen bei der S-Bahn

Das Spektrum der untersuchten betrieblichen Maßnahmen bei der S-Bahn wurde u. a. aus Verkehrserhebungen (z. B. von VVS und DB Regio) und den daraus resultierenden Erkenntnissen über das tägliche Verkehrsgeschehen hergeleitet. Dabei wurde beachtet, dass veränderte Lebensgewohnheiten, neue Nutzergruppen, aber auch neue Tarifangebote mit zeitlichen Einschränkungen in den letzten Jahren Veränderungen auch in der tageszeitlichen Verteilung der ÖPNV-Nutzung auslösten. Zudem wurden wiederholt vorgebrachte Verbesserungsvorschläge bei der Definition des geprüften Maßnahmenkatalogs aufgegriffen. Ferner konnten durch Vergleiche mit dem S-Bahn-Angebot in anderen Metropolregionen objektiv vorliegende Unterschiede und Defizite ermittelt und entsprechende Lösungsvorschläge erarbeitet werden.

Hinsichtlich der Kriterien räumliche Ausdehnung des Netzes im jeweiligen Verbundraum und zeitliche Erreichbarkeit des Regionskerns ist die S-Bahn in der Region Stuttgart im Vergleich zu den Angeboten in anderen deutschen Metropolregionen gut aufgestellt. Etwaige auffällige Abweichungen zu den anderen Metropolregionen sind in der Regel auf die unterschiedliche Größe des Verbundraums (z. B. Berlin-Brandenburg, Rhein-Main) oder auf sehr lange Linienverläufe ohne klassischen S-Bahn-Charakter (z. B. Hannover) zurückzuführen.

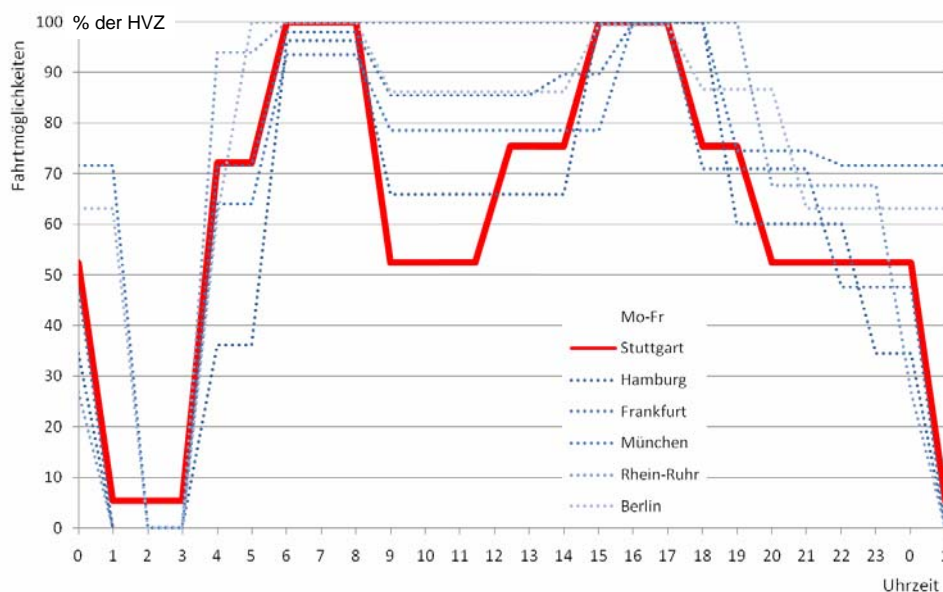
Auch im Hinblick auf das Taktangebot und die Taktdichte weist die S-Bahn in der Region Stuttgart unter Beachtung von Regionsstruktur und Größe des Metropolkerns einen mit den anderen Metropolregionen durchaus vergleichbaren Angebotsstandard auf. Die in den beiden nachfolgenden Abbildungen dargestellten tageszeitlichen Verläufe des Fahrtenangebots an Werktagen und Samstagen mit den Angeboten in den gut vergleichbaren Metropolregionen Hamburg, Frankfurt, München, Rhein-Ruhr und Berlin belegen jedoch, dass in Stuttgart das Taktangebot in der Normal- und Schwachverkehrszeit sowie in den Nächten am Wochenende am stärksten gegenüber der Hauptverkehrszeit zurückgenommen wird.

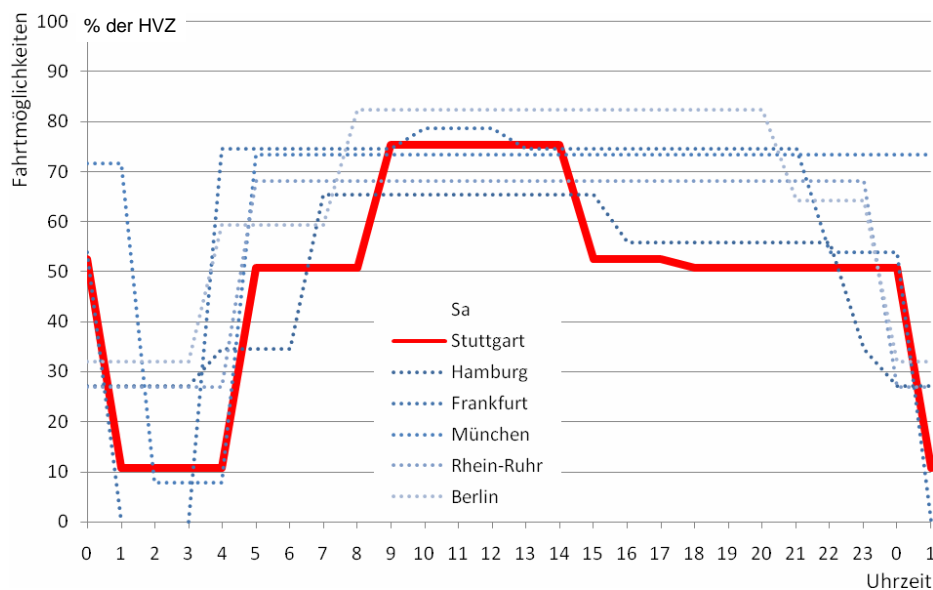


Im Kontext mit den oben geschilderten Entwicklungen bei der tageszeitlichen Verteilung der ÖPNV-Nutzung ergibt sich aus dem Vergleich der tageszeitlichen Verläufe des Fahrtenangebots als generelle Handlungsempfehlung, eine nächtliche Bedienung bei der S-Bahn einzuführen und die Hauptverkehrszeiten auszuweiten. Dabei sollte aufgrund der Untersuchungsergebnisse, der Beratungen in der interfraktionellen Arbeitsgruppe Verkehr und im Verkehrsausschuss, der bislang vorgebrachten Verbesserungsvorschläge von Nutzern sowie einiger Einschätzungen von VVS und DB Regio folgendes Maßnahmenpektrum vertieft geprüft werden, wobei die Reihenfolge der Nennung keine Realisierungsreihenfolge vorwegnimmt:

- Harmonisierung der derzeit sehr unterschiedlichen Hauptverkehrszeiträume auf den sechs S-Bahn-Linien in der Region Stuttgart
- Einführung einer nächtlichen S-Bahn-Bedienung am Wochenende und vor Feiertagen (unter laufender Beobachtung der Nachfrageentwicklung ist ein Stundentakt anzustreben; diese Maßnahme kann mit einem Angebot zur Frühanbindung des Flughafens verschmolzen werden, um eine insgesamt hinreichende Nachfrage zu generieren)
- Einführung einer nächtlichen S-Bahn-Bedienung an Werktagen (unter laufender Beobachtung der Nachfrageentwicklung ist ein Zweistundentakt anzustreben; diese Maßnahme kann mit einem Angebot zur Frühanbindung des Flughafens verschmolzen werden, um eine insgesamt hinreichende Nachfrage zu generieren)
- Verlängerung der morgendlichen Hauptverkehrszeit (Ausweitung des 15-Minuten-Takts um rund eine Stunde)
- Früherer Beginn der nachmittäglichen Hauptverkehrszeit (15-Minuten-Takt z. B. ab 12 Uhr)
- Verlängerung der nachmittäglichen Hauptverkehrszeit (Ausweitung des 15-Minuten-Takts etwa bis 20:30 Uhr)
- Einführung eines 15-Minuten-Takts am Samstag (lt. Gutachten in der Zeit von ca. 9 Uhr - ca. 15 Uhr; als Voraussetzung erscheint eine genaue Beobachtung der Nachfrage an Samstagen und eine Abwägung mit der ebenfalls zur Kapazitätserhöhung denkbaren Bedienung durch Langzüge unabdingbar)

Die Vorschläge zur Einführung bzw. Ausweitung des 15-Minuten-Takts beziehen sich auf das derzeit von der S-Bahn bediente Netz. Für die geplanten Erweiterungsstrecken (S 1 Kirchheim u. Teck, S 4 Backnang und S 60) ist weiterhin während des ganzen Bedienungszeitraums ein 30-Minuten-Takt vorgesehen. Im derzeit von der S-Bahn bedienten Netz führen die genannten betrieblichen Maßnahmen zu dem in den beiden nachfolgenden Abbildungen dargestellten Angebot an Fahrtmöglichkeiten.





Für die betrieblichen Maßnahmen konnten wegen der Aufgabenstellung der vorliegenden Studie, in der ein Strategiekonzept zu entwickeln war, noch keine eingehenden Betrachtungen zu den Nachfrage- und Verlagerungswirkungen, Investitions- und Betriebskosten, Mehreinnahmen, Finanzierungsbedarfen und -möglichkeiten oder Nutzen-Kosten-Verhältnissen angestellt werden. Dies bleibt den weiteren Umsetzungsschritten vorbehalten. In diesen müssen auch die Optimierungsspielräume ausgelotet werden, um zu kostengünstigen Detaillösungen und einem insgesamt wirtschaftlichen Betrieb zu kommen.

I.2 Bekanntgabe der Beschlüsse des Verkehrsausschusses vom 18.09.2009 zu den betrieblichen Maßnahmen bei der S-Bahn

In der Klausursitzung am 18. September 2009 hat der Verkehrsausschuss folgende Beschlüsse zu den Maßnahmenvorschlägen im Bereich der betrieblichen Maßnahmen bei der S-Bahn gefasst:

1. Der Verkehrsausschuss nimmt die Vorschläge im Bereich der betrieblichen Maßnahmen zur Kenntnis.
2. Vor einer abschließenden Bewertung sollen die Maßnahmen einer Nutzen-Kosten-Analyse unterzogen werden. Dabei sollen eine Kostenabschätzung durchgeführt, die Fahrgastpotenziale abgeschätzt und die ökologische Wirksamkeit geprüft werden.
3. Die Maßnahmenvorschläge sollen der Fortschreibung des Regionalverkehrsplans zugrunde gelegt werden.
4. Die Verwaltung wird beauftragt, die Maßnahmenvorschläge mit den anderen Aufgabenträgern im Schienenverkehr, dem VVS und der DB Regio weiter zu erörtern und dem Verkehrsausschuss über die Gesprächsergebnisse zu berichten.

I.3 Netzergänzungen bei der S-Bahn sowie neue Regional- und Stadtbahnstrecken

Die im Bereich der Netzergänzungen im Schienenverkehr untersuchten Maßnahmen gehen vorwiegend auf die Festlegungen des Regional- und Regionalverkehrsplans zurück. Hinzu kommen Planungen anderer Aufgabenträger sowie gänzlich neue Überlegungen zu neuen Linienverläufen. Insgesamt wurden rund 100 Maßnahmen und Maßnahmenkombinationen zur Netzergänzung geprüft.

Die Untersuchung der Maßnahmen zur Netzergänzung baut auf dem Istzustand des ÖPNV-Systems hinsichtlich der Infrastruktur und der Bedienungsangebote auf. Als realisiert unterstellt wurden zudem bereits begonnene bzw. beschlossene Maßnahmen, wie die S 60 und die Verlängerungen der S 1 nach

Kirchheim u. T. und der S 4 nach Backnang. Zudem wurden die Wirkungen des Projekts Stuttgart 21 und der Neubaustrecke nach Ulm in die Betrachtungen einbezogen. Dies betrifft sowohl die neu entstehende Infrastruktur mit zusätzlichen Kapazitäten als auch die im Zuge von Stuttgart 21 zu erwartenden Änderungen beim Schienenverkehrsangebot, wie z. B. die vorgesehene Bildung von vertakteten RE-Durchmesserlinien. Die Maßnahmenuntersuchung erfolgte unter der Prämisse, dass S-Bahn- und RE-Linien möglichst nicht in direkter Konkurrenz stehen sollten.

Um eine Vielzahl an Maßnahmen zur Netzergänzung bewerten zu können, mussten im verwendeten Verkehrsmodell Vereinfachungen vorgenommen werden. Zudem waren vor allem im Hinblick auf die Fahrweginvestitionen bei einigen Maßnahmen relativ grobe Annahmen erforderlich, da eine detaillierte Ermittlung der Kosten aufgrund der großen Anzahl an Maßnahmen, die im Rahmen der Studie zur Zukunft des Schienenverkehrs in der Region Stuttgart geprüft wurden, nicht möglich war. Die Vereinfachungen und Annahmen führen dazu, dass die in Form von Nutzen-Kosten-Quotienten ermittelten Bewertungsergebnisse für Einzelmaßnahmen und Maßnahmenkombinationen durchaus von den Bewertungsergebnissen detaillierterer Untersuchungen (z. B. Nutzen-Kosten-Untersuchung für Einzelprojekte) abweichen können. Dies ist jedoch kein Nachteil, denn bei der Erarbeitung eines langfristig orientierten Strategiekonzeptes steht nicht die möglichst exakte Bewertung einer Einzelmaßnahme und somit deren absolute Vorteilhaftigkeit bzw. Förderwürdigkeit im Fokus, sondern ein Vergleich der Maßnahmen untereinander und somit deren relative Vorteilhaftigkeit gegenüber anderen / konkurrierenden Vorhaben. Dieses konnte mit einer zusammenfassenden Bewertung aller Maßnahmen zur Netzergänzung und einiger Maßnahmenkombinationen anhand der verkehrlichen Wirkungen und folgender Kennwerte erreicht werden:

- Saldo der abgeminderten Reisezeiten ÖV (h / Jahr)
- Verlagerte Fahrten ÖV (Fahrten / Tag)
- Induzierte Fahrten ÖV (Fahrten / Tag)
- Saldo der Verkehrsleistung MIV (Fzkm / Jahr)
- Zunahme Betriebsleistung S-Bahn (Fzkm / Jahr)
- Zunahme Fahrzeugbedarf S-Bahn (Stück)
- Investitionskosten (T€)
- Betriebskosten (T€)
- Saldo CO₂-Emissionen MIV (t / Jahr)

Aufbauend auf den Bewertungsergebnissen wurde ein Stufenkonzept zur zeitlich differenzierten Realisierung der wegen ihrer relativen Vorteilhaftigkeit weiter zu verfolgenden Ergänzungen des S-Bahn-Netzes entwickelt. Dieses sieht folgende vier Stufen vor:

- Die Maßnahmen der **Stufe A** sind unabhängig vom Projekt Stuttgart 21 und voraussichtlich ohne umfangreiche Ausbauten realisierbar:
 - Verlängerung der S 1 ins Filstal bis Süßen
 - Verlängerung der S 5 nach Vaihingen (Enz)
 - Die S 3 verkehrt weiterhin bis zum Flughafen (in der Studie wurde zunächst eine Rücknahme bis Stuttgart-Vaihingen angenommen)
- Die **Stufe B** ist ebenfalls unabhängig vom Projekt Stuttgart 21. Sie ergänzt die Stufe A um zwei weitere Linienverlängerungen, bei denen jeweils momentan nicht in Betrieb befindliche Strecken wieder genutzt werden:
 - Verlängerung der S 1 bis Donzdorf
 - Verlängerung der S 5 nach Vaihingen-Enzweihingen

- Die Maßnahmen der **Stufe C** sind unabhängig von den beiden vorherigen Stufen realisierbar und können daher gleichzeitig oder auch vorgezogen angegangen werden. Sie setzen jedoch das Projekt Stuttgart 21 voraus, da sie nur in der Folge dieses Projektes förderwürdig und wirtschaftlich tragfähig sind oder über die bei S 21 entstehende neue Neckarbrücke bei Bad Cannstatt verlaufen (wegen der langen Planungs- und Vorbereitungszeiträume von Schienenstrecken sollte dennoch frühzeitig mit den Vorplanungen begonnen werden):
 - Verlängerung der S 2 nach Neuhausen a.d.F. (die bereits vorliegende Standardisierten Bewertung belegt, dass eine Verlängerung der S-Bahn nach Neuhausen a.d.F. neben S 21 auch die Verlängerung der U 6 zur Messe voraussetzt)
 - Tangential-S-Bahn S 7 zwischen Ludwigsburg und Donzdorf bzw. Kirchheim u.T. (dies stellt eine alternative Lösung zur abwechselnden Bedienung von Donzdorf bzw. Kirchheim u.T. durch die S 1 dar)
- **Stufe D** baut auf der Stufe C auf und nutzt die im Rahmen des Projekts Stuttgart 21 entstehende Neubaustrecke Flughafen – Wendlingen, um eine Verbindung von den Fildern ins Neckartal zu schaffen. Hierfür fallen umfangreiche Investitionen an:
 - Verlängerung der S 2 von Neuhausen a.d.F. über Wendlingen nach Plochingen
 - Tangential-S-Bahn S 8 zwischen Böblingen und Nürtingen

Mit Ausnahme der sehr langfristig orientierten Stufe D, die eine neu zu bauende Verbindung zwischen Neuhausen und der Neubaustrecke Flughafen – Wendlingen erfordert, sind alle Maßnahmen im Satzungsbeschluss zum künftigen Regionalplan als Vorranggebiet für Trassensicherung oder Schienenneubau abgesichert. Die Studie bestätigt somit die Festlegungen des Entwurfs zum künftigen Regionalplan.

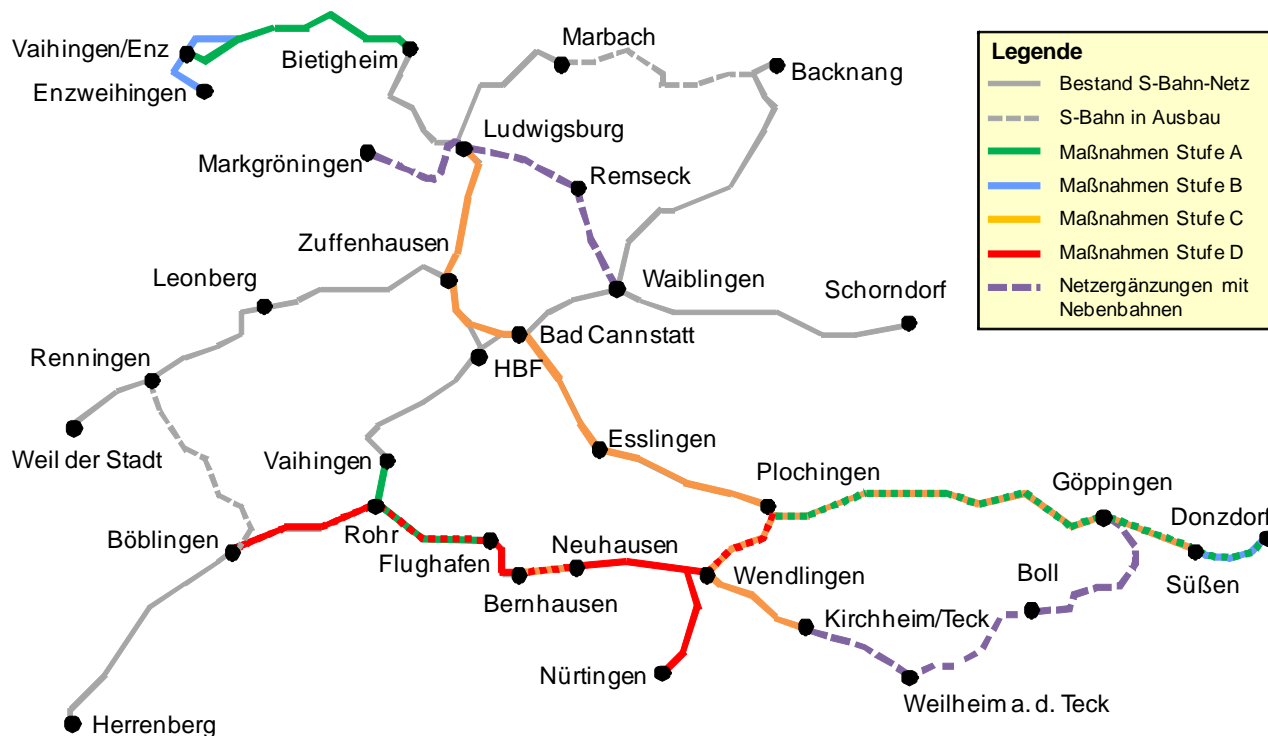
Weitere Festlegungen des Entwurfs zum Regionalplan, wie z. B. die Trassensicherung für eine Verlängerung der S 6 nach Calw oder der Vorschlag zu einer neuen Schienenverbindung Herrenberg – Nagold, sind den Untersuchungsergebnissen zufolge aus regionsinterner Interessenslage als nicht prioritär anzusehen. Verbesserungen im innerregionalen S-Bahn-Verkehr sollten daher Vorrang genießen. Von außen an die Region herangetragene Planungsüberlegungen zur Verlängerung von S-Bahn-Linien über die Regionsgrenzen hinaus sollten jedoch im Interesse eines optimierten Gesamtsystems ÖPNV ermöglicht werden, sofern diese keine Verschlechterungen im Hinblick auf das Verkehrsangebot, die Verkehrsqualität und die Verkehrsfinanzierung gegenüber dem bestehenden Angebot nach sich ziehen.

Nicht alle Linienführungen, für die die Bewertung eine relative Vorteilhaftigkeit ergab und die somit generell langfristig verfolgenswert erscheinen, sind für eine Bedienung mit S-Bahn-Standard geeignet. Gründe gegen eine S-Bahn-Linie sind z. B. schwierige topographische Bedingungen oder ein relativ geringes Nachfragepotenzial. Für diese Linienführungen kommt eine Bedienung auf der Grundlage eines Nebenbahnkonzeptes oder als Stadtbahnlösung in Betracht. Hierbei handelt es sich um folgende Maßnahmen:

- Reaktivierung der Strecke Markgröningen - Ludwigsburg als Stadtbahn mit einer Innenstadtanbindung von Ludwigsburg und Weiterführung nach Remseck bzw. Waiblingen
- Weitere Prüfung und Detailplanung zur Reaktivierung bzw. zum Neubau einer Verbindung Göppingen - Bad Boll - Kirchheim u. T. als Stadt- oder Regionalbahn, ggf. unter Einbeziehung der kleinen Teckbahn (Kirchheim u. T. – Oberlenningen) bzw. einer Weiterführung in Göppingen
- Weitere Prüfung und Detailplanung bezüglich einer betrieblichen Verknüpfung der Strohgäu- und der Schönbuchbahn über die innerstädtische Gäubahnstrecke in Stuttgart
- Trassensicherung der geplanten Bottwartalbahn für eine ggf. später erfolgende Realisierung als durchgebundene Stadtbahnlinie Heilbronn – Beilstein – Marbach

Auch bei den Maßnahmen im Bereich der Neben- oder Stadtbahnen bestätigt die Studie die Festlegungen im Satzungsbeschluss zum künftigen Regionalplan. Sämtliche Maßnahmen sind im Regionalplan als Vorranggebiet für Trassensicherung oder als Vorschlag für einen Schienenneubau festgelegt.

Die weiter zu verfolgenden Ergänzungen des S-Bahn-Netzes sowie die neuen Stadt- oder Regionalbahnstrecken führen zu dem in der nachfolgenden Abbildung dargestellten S-Bahn-Netz mit Netzergänzungen.



Es ist darauf hinzuweisen, dass mit Ausnahme der Maßnahme Verlängerung der S 2 nach Neuhausen bislang für keine der vorgeschlagenen Maßnahmen die Förderwürdigkeit (durch eine Nutzen-Kosten-Untersuchung) nachgewiesen wurde. Weitere Konkretisierungen, beispielsweise zu den Belangen Nachfragepotenzial, Investitions- und Betriebskosten, Förderwürdigkeit, Mehreinnahmen, Finanzierungsbedarf und -möglichkeiten oder Nutzen-Kosten-Verhältnis sind in weiteren Planungsschritten zu erarbeiten.

1.4 Bekanntgabe der Beschlüsse des Verkehrsausschusses vom 18.09.2009 zu den Netzergänzungen bei der S-Bahn sowie den neuen Regional- und Stadtbahnstrecken

In der Klausursitzung am 18. September 2009 hat der Verkehrsausschuss folgende Beschlüsse zu den Maßnahmenvorschlägen im Bereich der Netzergänzungen gefasst:

1. Der Verkehrsausschuss nimmt die Vorschläge für Netzergänzungen bei der S-Bahn sowie für neue Regional- und Stadtbahnstrecken zur Kenntnis.
2. Der Verkehrsausschuss spricht sich unter Berücksichtigung der zu erstellenden Planungen und der Finanzierungsmöglichkeiten für die weitere Konkretisierung des Stufenkonzepts bei den S-Bahn-Maßnahmen aus.
3. Die Maßnahmenvorschläge sollen bei den Arbeiten zur Fortschreibung des Regionalverkehrsplans zugrunde gelegt werden.
4. Die Verwaltung wird beauftragt, die Maßnahmenvorschläge mit dem Land und den anderen Aufgabenträgern im Schienenverkehr, dem VVS und der DB Regio weiter zu erörtern und dem Verkehrsausschuss über die Gesprächsergebnisse zu berichten.

I.5 Flankierende Potenziale

Um ein in sich schlüssiges strategisches Gesamtkonzept für den ÖPNV zu erhalten, müssen neben den Bedienungsstandards im Schienenverkehr und Ergänzungen des Schienennetzes weitere Handlungsoptionen im ÖPNV aufgegriffen und zur attraktiven Ausgestaltung des Gesamtsystems ÖPNV genutzt werden. Gestaltungspotenziale sind dabei insbesondere in folgenden Maßnahmenfeldern zu erkennen:

- Abstimmung der Angebote bei der Stadtbahn und dem Bus auf die veränderten Bedienungsqualitäten und Netzstrukturen im Schienenverkehr
- Ausbau des P+R-Angebots
- Verbesserung der Erreichbarkeit der Haltestellen im Fahrrad- und Fußgängerverkehr
- Optimierung der Stationsausstattung
- Verbesserung der Fahrgastinformation
- Weiterentwicklung des Tarifsystems
- Verbesserungen innerhalb des Busverkehrssystems

Für diese Maßnahmenfelder enthält die Studie zur Zukunft des Schienenverkehrs in der Region Stuttgart generelle Hinweise auf Handlungsnotwendigkeiten und -optionen. Auf eine vertiefende Ausarbeitung oder Einzelkonzepte wurde bewusst verzichtet, da diese Maßnahmenfelder vornehmlich in die Aufgabenträgerschaft insbesondere der Kreise, Städte und Gemeinden sowie des VVS fallen. Die Region hat folglich nur einen eingeschränkten und oft allenfalls mittelbaren Einfluss, wie z. B. durch die Mitwirkung im VVS-Tarifausschuss und –Aufsichtsrat, über den Regionalverkehrsplan oder mit Stellungnahmen zu den Nahverkehrsplänen. Zudem ist bei einigen der genannten Maßnahmenfelder mangels methodischer Grundlagen eine Abschätzung der verkehrlichen Wirkungen nicht oder nur sehr aufwändig möglich. Bei manchen Maßnahmenfeldern, wie z. B. der Optimierung der Stationsausstattung, ist darüber hinaus davon auszugehen, dass die verkehrlichen Wirkungen nicht im messbaren Bereich liegen. Dennoch sind flankierende Maßnahmen auch künftig notwendig und sinnvoll, um das Gesamtsystem ÖPNV zu fördern und zu einer weiterhin attraktiven Alternative vor allem zum motorisierten Individualverkehr zu entwickeln.

I.6 Bekanntgabe der Beschlüsse des Verkehrsausschusses vom 18.09.2009 zu den flankierenden Potenzialen

In der Klausursitzung am 18. September 2009 hat der Verkehrsausschuss folgende Beschlüsse zu den Maßnahmenvorschlägen im Bereich der flankierenden Potenziale gefasst:

1. Der Verkehrsausschuss nimmt die Vorschläge für flankierende Maßnahmenfelder zur Kenntnis.
2. Die Vorschläge sollen bei der Fortschreibung des Regionalverkehrsplans weiter aufgearbeitet werden.
3. Die Verwaltung soll im täglichen Geschäft und in Zusammenarbeit mit den betreffenden Partnern auf weitere Verbesserungen in den flankierenden Maßnahmenfeldern hinwirken.

II Beschlussvorschlag

Kenntnisnahme