
Zu Tagesordnungspunkt 3

Regionalverkehrsplan – weiteres Vorgehen

I Sachvortrag

Als Grundlage für die Maßnahmenuntersuchungen zur Fortschreibung des Regionalverkehrsplans sowie für die Aufgaben in den Bereichen S-Bahn-Aufgabenträgerschaft und Verbundstufe II hat die Region eine Aktualisierung der Mobilitätsdaten und die Entwicklung eines Verkehrsmodells für die Region Stuttgart in Auftrag gegeben. Die neuen Mobilitätsdaten wurden dem Verkehrsausschuss am 13.04.2011 anhand der **Vorlage 84/11** vorgestellt. Auf den Daten aufbauend wurde das regionale Verkehrsmodell für den Analysezeitraum 2010 erstellt. Dieses wurde von den Gutachtern im November 2011 zu Prüfungszwecken übergeben. Parallel zur Überprüfung wurde das Modell, wie vom Verkehrsausschuss am 25.05.2011 (vgl. **Vorlage 91/11**) beschlossen, um Kostenkomponenten erweitert, um auch Fragen zu preispolitischen Maßnahmen im Verkehr modellgestützt bearbeiten zu können.

Das um die Kostenkomponenten ergänzte Verkehrsmodell für den Analysezeitraum 2010 liegt der Geschäftsstelle mittlerweile vor. Damit gehen die Arbeiten zur Fortschreibung des Regionalverkehrsplans von der Analyse- in die Phase der Maßnahmenuntersuchungen über (vgl. **Anlage 1**). Für diese Untersuchungen steht mit dem neuen regionalen Verkehrsmodell ein sehr aktuelles und belastbares Planungsinstrument zur Verfügung.

Nachfolgend wird ein kurzer Überblick über das Verkehrsmodell, dessen Funktionsweise und Anwendungsmöglichkeiten gegeben. Diese Ausführungen sind Grundlage für eine daran anschließende Vorausschau auf das weitere Vorgehen zur Fortschreibung des Regionalverkehrsplans.

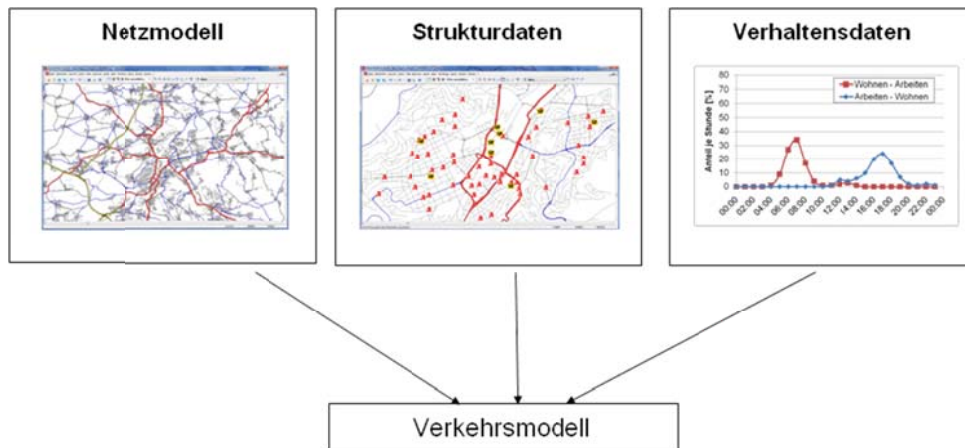
I.1 Verkehrsmodell für die Region Stuttgart

Verkehrsmodelle sollen die Struktur, Ausprägungen und Kennwerte der Verkehrsnachfrage in einem Planungsraum mit hinreichender Genauigkeit wiedergeben. Dabei wird entweder das aktuelle Verkehrsgeschehen nachgebildet (Analysefall), oder das Verkehrsgeschehen für einen künftigen Zeithorizont abgeschätzt (Prognosefälle oder Szenarien etc.). Die Berechnung bzw. Abschätzung der Verkehrsnachfrage läuft im Verkehrsmodell in 4 Teilmodellen ab:

- **Verkehrsaufkommen** : Wie viele Wege unternehmen die sich im Planungsraum befindenden Personen zu welchen Zwecken?
 - **Zielwahl** : Welche Ziele wählen sie für ihre Aktivitäten?
 - **Verkehrsmittelwahl** : Mit welchen Verkehrsmitteln führen sie ihre Wege durch (zu Fuß, Fahrrad, MIV, MIV-Mitfahrer, ÖV, P+R)?
 - **Routen- / oder Verbindungswahl** : Welche Straßen, ÖV-Linien oder -Verbindungen nutzen sie für ihre Wege? (dieser Teilschritt wird bei regionalen Betrachtungen nur für den MIV und ÖV)
-

durchgeführt, da die Ergebnisse in Form von Streckenbelastungen z. B. für Aussagen zur erforderlichen Kapazität oder Emissionsberechnungen benötigt werden, während es sich im Fußgänger- und Radverkehr um angebotsorientierte Planungen handelt, bei denen Nachfragedaten verzichtbar sind)

Die 4 Teilmodelle benötigen als Input umfangreiche und detaillierte Daten über das Untersuchungsgebiet, das Verkehrsangebot, die Verkehrsteilnehmer und deren Verkehrsverhalten.



Im so genannten **Netzmodell** sind die Verkehrsnetze und –angebote detailliert beschrieben. Das Netzmodell umfasst als Informationen insbesondere die Lage der Knotenpunkte und Strecken von Straßen, Schienen-, Rad- und Fußwegen, die zulässigen Geschwindigkeiten und Kapazitäten der Straßen, die Linien- und Fahrpläne des öffentlichen Verkehrs, die Zugangs- und Umsteigezeiten, die Höhenunterschiede zwischen den Knotenpunkten (z. B. für die Abschätzung des Radverkehrsanteils), die Zahl P+R-Stellplätze sowie den VVS-Tarif und die Betriebskosten im Pkw-Verkehr ...

Anhand der **Verkehrsverhaltensdaten** der Einwohner, die differenziert für so genannte verhaltenshomogene Personengruppen vorliegen müssen, werden in den o.g. 4 Teilmodellen die Entscheidungen der Verkehrsteilnehmer nachgebildet. Zu den wesentlichen Verhaltensdaten zählen z. B. Mobilitätsraten, Ganglinien, Wegezwecke, Fahrtweiten und Bewertungsparameter ...

In den **Strukturdaten** sind alle verkehrsnachfragerrelevanten Informationen über die Einwohner und das Untersuchungsgebiet verkehrszellenscharf¹ hinterlegt. Einwohnerbezogene Daten sind beispielsweise

¹ Verkehrszellen sind theoretische Raumeinheiten. Sie werden in Verkehrsmodellen für die Teilschritte Verkehrsaufkommen und Zielwahl benötigt. Der Planungsraum wird in Zellen unterteilt. Deren Zahl und der jeweilige räumliche Umgriff hängen von der Raumstruktur ab. Dicht besiedelte Räume werden in kleinere Zellen unterteilt, in Räumen mit niedriger Siedlungsdichte werden größere Bereiche in einer Zelle zusammengefasst. Im Modell für die Region Stuttgart ist jede Gemeinde durch mindestens eine Zelle repräsentiert. Größere Städte sind in bis zu 13 Zellen, die Stadt Stuttgart in rund 500 Zellen untergliedert. Jeder Zelle werden die Strukturgrößen des durch die Zelle abgedeckten Raums bzw. der abgedeckten Stadtteile zugeordnet (z. B. Einwohner, Arbeits- und Schulplätze). Diese gehen in die Abschätzung des Verkehrsaufkommens und der Attraktivität der Zelle als Ziel für die Ausübung von Aktivitäten ein. Die Verkehrsbeziehungen einer Zelle beginnen und enden im Verkehrsmodell im Zellschwerpunkt. D. h., dass der Quellverkehr in diesem Punkt in das Verkehrsnetz eingespeist wird und der Zielverkehr auf diesen Punkt hin orientiert wird. Da der Zellenbinnenverkehr - aus modelltechnischen Gründen - im selben Punkt des Netzmodells beginnt und endet, bleibt er beim Teilschritt Routen- oder Verbindungswahl unberücksichtigt (auch aus diesem Grunde wird in regionalen Modellen keine Routen- oder Verbindungswahl für den Fußgänger- und Radverkehr durchgeführt, da ein Großteil dieses Verkehrs aufgrund der geringen Distanzen und der relativ großen Zellen Zellenbinnenverkehr darstellt und daher die Nachfragemengen auf den Fuß- und Radverkehrswegen deutlich unterschätzt würden).

Einwohnerzahlen, Altersstruktur, Erwerbstätigkeit, Anteile der verhaltenshomogenen Gruppen, Auspendleranteile, Pkw- und Zeitkarten-Verfügbarkeit ... Über weitere Strukturdaten wird in Abhängigkeit vom Verkehrszweck die Attraktivität jeder Zelle als Ziel abgeleitet. Bei diesen Daten handelt es sich u. a. um die Anzahl und Art der Arbeitsplätze, Schülerzahlen, Studienplätze, Einkaufsmöglichkeiten, Freizeiteinrichtungen, Einkaufsmöglichkeiten für den täglichen und den darüber hinausgehenden Bedarf, Sporteinrichtungen, Gaststätten, Rathäuser, Postfilialen, Grünanlagen, Friedhöfe, Einpendleranteile ...

In allen drei Datenbereichen weist das neue regionale Verkehrsmodell gegenüber dem früheren Modell für die Region Stuttgart wesentlich höhere Differenzierungsgrade auf. Vor allem die größere Zahl an erfassten Personengruppen, die räumlich wesentlich feiner aufgelöste Abbildung der Verkehrsnetze und Strukturdaten, Zusatzinformationen, wie z. B. die Höhenunterschiede, die Erfassung des Angebotes im Radverkehr, aber auch die über vielfältige Strukturdaten gelöste Abbildung der Attraktivität der Verkehrszellen als Wegeziel ermöglichen eine erheblich realitätsnähere Abschätzung des Verkehrsgeschehens. Auf der Basis dieser Daten liefern die 4 Teilmodelle des regionalen Verkehrsmodells u. a. folgende Ergebnisse:

- Nachfragedaten für Teilräume (z. B. werktägliches Verkehrsaufkommen je Verkehrsmittel, Wegezweck und / oder je Personengruppe in einer Verkehrszelle, einer Gemeinde, einem Mittelbereich ...)
- Nachfrageströme (z. B. Zahl der werktäglichen Wege zwischen zwei Verkehrszellen, Gemeinden, Mittelbereichen, ... getrennt nach Verkehrsmitteln, Wegezwecken oder Personengruppen)
- Nachfragedaten für die Verkehrsnetze von MIV und ÖV (z. B. werktägliche Verkehrsbelastung von Straßen und Knotenpunkten, Fahrgastzahlen in ÖV-Linien und auf ÖV-Strecken, Ein-, Aus- und Umsteiger, P+R-Vorgänge...)
- Kenngrößen des Verkehrsgeschehens (z. B. Modal-Split, Verkehrsleistung nach Wegezwecken, Personengruppen, und / oder Verkehrsmitteln an einem Werktag, ...)

Für den Analysezeitraum 2010 können diese Daten und Kenngrößen mit dem nun vorliegenden regionalen Verkehrsmodell in den nächsten Wochen ausgewertet und analysiert werden. Einige beispielhafte Modellergebnisse werden für die Sitzung des Verkehrsausschusses am 02.03.2012 aufbereitet und dort vorgestellt.

I.2 Weiteres Vorgehen zur Fortschreibung des Regionalverkehrsplans

Der derzeitige Bearbeitungsstand und die weiteren Schritte zur Fortschreibung des Regionalverkehrsplans gehen aus dem in der **Anlage 1** dargestellten Auflaufschema hervor: Die Arbeiten der Analysephase sind weitestgehend abgeschlossen. Es wurde eine aktuelle Mobilitätsdatenbasis erarbeitet und im Verkehrs- und im Planungsausschuss diskutiert. Darauf aufbauend wurde das regionale Verkehrsmodell für den Analysezeitraum 2010 entwickelt. Dieses geht als zentrales Planungsinstrument in die Maßnahmenuntersuchungen zum Regionalverkehrsplan ein. Parallel dazu wurden im Expertenhearing zur Zukunft des Verkehrs am 27.06.2011 die Rahmenbedingungen der weiteren Verkehrsentwicklung beleuchtet und damit wichtige Grundlagen für den Diskussionsprozess zur Fortschreibung des Regionalverkehrsplans aufgezeigt. Dieses Hearing stellt zudem einen ersten Baustein zur Öffentlichkeitsbeteiligung dar.

Am Übergang von der Analysephase in die Phase der Maßnahmenuntersuchungen müssen nun neue Arbeitsschritte eingeleitet bzw. bereits laufende Bestandteile des Fortschreibungsverfahrens ausgeweitet werden. Zudem ist eine Abstimmung mit anderen Aktivitäten im Bereich Mobilität und Verkehr, wie z. B.

dem Landesprogramm „Modellregion nachhaltig mobile Region Stuttgart“ (MoNaMo), erforderlich. Die Überlegungen der Verwaltung zu den betreffenden Arbeitsschritten werden nachfolgend dargelegt.

I.2.1 Verkehrsprognosen, Maßnahmenuntersuchungen und Szenarien

Zentraler Bestandteil des Regionalverkehrsplans sind konzeptionelle Vorschläge zur Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur vor allem im regionalen Straßen- und Schienennetz, zu Angebotsverbesserungen im öffentlichen Verkehr sowie zu organisatorischen, ordnungs- und preispolitischen als auch verkehrlenkenden Maßnahmen in der Region Stuttgart. Als Basis für die Konzeptentwicklung müssen die Maßnahmen, die z. T. auch von Dritten vorgeschlagen werden, untersucht und hinsichtlich ihrer Auswirkungen, ihres Bedarfes und ihrer Dringlichkeit beurteilt werden. Die dazu nötigen Verkehrsprognosen und Maßnahmenuntersuchungen können mit dem regionalen Verkehrsmodell durchgeführt werden. Als Untersuchungsmethode bietet sich wegen der Größe des Untersuchungsraums und der Vielzahl an in Betracht kommenden Maßnahmen - wie bei der Erstaufstellung des Regionalverkehrsplans - die Bildung von Szenarien an. Bei dieser in strategischen Planungen oft angewendeten Methode wird nicht der (wenig sinnvolle und wissenschaftlich nicht haltbare) Versuch unternommen, vorherzusagen, „was im Prognosejahr sein wird“, sondern es werden aus heutiger Sicht mögliche / denkbare Zukunftssituationen entworfen und deren Auswirkungen abgeschätzt (z. B. „wie kann sich Verkehr entwickeln, wenn so weiter gemacht wird wie bisher“, „wie kann der Verkehr verändert und seine Entwicklung beeinflusst werden, indem bestimmte Maßnahmen ergriffen werden“). Dabei können in einem Szenario sowohl Einzelmaßnahmen und Maßnahmenpakete als auch Untersuchungsschwerpunkte oder Gesamtstrategien zusammengefasst und untersucht werden.

Für die Fortschreibung des Regionalverkehrsplans erscheint dabei folgendes Vorgehen angebracht:

- Ausgangspunkt der Maßnahmenuntersuchungen ist der (im Modell abgebildete) Analyseverkehr 2010. Die Wirkungsabschätzungen für die zu prüfenden Maßnahmen können sich jedoch nicht auf den Verkehr des Jahres 2010, sondern müssen sich auf den Verkehr zum Prognosehorizont 2025 beziehen. Es ist daher zunächst ein Bezugsszenario (oder Prognose-Nullfall) für den Prognosehorizont zu entwickeln, das als Referenzfall für die Maßnahmenuntersuchungen dienen kann. Das Bezugsszenario geht vom Analysefall aus und unterscheidet sich von diesem vor allem dadurch, dass sämtliche bis zum Jahr 2025 absehbaren Veränderungen bei den Rahmenbedingungen des Verkehrs in das Modell eingearbeitet werden. D. h., dass die Verkehrsverhaltensdaten vom Analysefall übernommen werden, während z. B. die Einwohner- und demographische Entwicklung, die voraussichtlichen Anpassungen bei den Schulplätzen, neue Gewerbegebiete, Freizeiteinrichtungen usw. in den Strukturdaten abgebildet werden. Zudem werden (ausschließlich) solche verkehrliche Maßnahmen in das Modell aufgenommen, die mit hoher Wahrscheinlichkeit bis 2025 in Betrieb sein werden. Im Bezugsszenario werden also nur von der Region nicht (oder allenfalls marginal) zu beeinflussende Entwicklungen berücksichtigt. Regionalpolitische Zielsetzungen oder planerische Überlegungen gehen dagegen erst in die weiteren Szenarien ein. Dementsprechend erfordert die detaillierte Ausgestaltung des Bezugsszenarios in erster Linie intensive Abstimmungen mit den Verwaltungen, Fachbehörden und Verkehrsanbietern, während ein Beschluss eines Gremiums der Region zu den Details der im Bezugsszenario abzubildenden Rahmenbedingungen und verkehrlichen Maßnahmen nicht unabdingbar notwendig ist. (Bei der derzeit laufenden Ausschreibung der Arbeiten zum Bezugsszenario wurde und wird dennoch dafür Sorge getragen, dass der Verkehrsausschuss auf Wunsch ein Letztbestimmungsrecht über die im Bezugsszenario zu unterstellenden Maßnahmen ausüben kann.)
- Die Ergebnisse des Bezugsszenarios, wie z. B. die Entwicklung der verkehrlichen Kenngrößen, Verkehrsbelastungen und Umweltwirkungen gegenüber dem Analysejahr 2010, sind eine wichtige Ein-

ganggröße in die Diskussion der Ziele für die weitere Verkehrsentwicklung in der Region Stuttgart. Daher sollte das Zielsystem des Regionalverkehrsplans, wie dies in der **Anlage 1** dargestellt ist, erst in Kenntnis der Ergebnisse des Bezugsszenarios und nach deren eingehender Diskussion im Verkehrsausschuss sowie in begleitenden Arbeitsgruppen und unter Beteiligung der Gemeinden und der Öffentlichkeit festgelegt werden (vgl. Abschnitt I.2.2 Partizipation).

- Die Festlegung des Zielsystems ist wiederum Voraussetzung für die Definition und Bearbeitung weiterer Szenarien, in denen zusätzliche, über das Bezugsszenario hinausgehende Maßnahmen, Maßnahmenbündel, Konzepte und Gesamtstrategien betrachtet werden. In diesen Szenarien sind wie beim Bezugsszenario alle bis zum Prognosejahr absehbaren Veränderungen bei den Rahmenbedingungen des Verkehrs zu erfassen. Abweichungen gegenüber dem Bezugsszenario bestehen vor allem in den zusätzlichen verkehrlichen Maßnahmen, z. B. aus den Bereichen Verkehrsinfrastruktur, Angebotsverbesserungen und –verdichtungen im ÖV, Förderung des nicht motorisierten Verkehrs, Verkehrs- und Mobilitätsmanagement sowie organisatorische, ordnungs- und preispolitische Maßnahmen. Daneben können Szenarien mit gewissen Variationen bei den Verhaltens- und Strukturdaten gebildet werden, um die Wirkungspotenziale von Maßnahmen in diesen Bereichen zu beleuchten (u. a. Maßnahmen zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens, wie z. B. Bewusstseinsbildung, Steuerung der Siedlungsentwicklung). Die Zahl der weiteren Szenarien hängt von den gewünschten Untersuchungsinhalten und gewählten Maßnahmenkombinationen ab und kann nicht vorhergesagt werden. Im Gegensatz zum Bezugsszenario bedingen die detaillierte Ausgestaltung der weiteren Szenarien und die Festlegung der jeweils zu unterstellenden verkehrlichen Maßnahmen keine eingehende Abstimmung mit den Verwaltungen, Fachbehörden und Verkehrsanbietern. Wegen der damit verbundenen regionalpolitischen Zielsetzungen und verkehrlich-planerischen Steuerungsmöglichkeiten ist aber eine intensive Befassung und Beschlussfassung durch den Verkehrsausschuss erforderlich, der damit eine seiner Kernkompetenzen ausübt.

I.2.2 Partizipation

Der Regionalverkehrsplan ist das Instrument für überfachliche, überörtliche und langfristige Planungen mit Verkehrsbezug in der Region Stuttgart. Er wird auf einer sehr fundierten fachlichen Grundlage erarbeitet und dokumentiert die Vorstellungen der Regionalversammlung zur künftigen Entwicklung des Verkehrsgeschehens in der Region. Der Regionalverkehrsplan enthält hierzu konzeptionelle Vorschläge zur Weiterentwicklung sämtlicher Verkehrssysteme in der Region Stuttgart. Er ist das Ergebnis strategischer Planungen und Entscheidungen und stellt die Weichen für weitergehende planerische Aktivitäten in nachfolgenden Verfahren („Abschichtung“).

Es liegt im Interesse der Region, dass der Regionalverkehrsplan als strategischer Plan und Weichenstellung für nachfolgende Verfahren wahrgenommen wird. Die Fortschreibung des Regionalverkehrsplans soll daher, wie sämtliche Planungsverfahren der Region, beteiligungsorientiert ablaufen. Dabei sollen nicht nur den Kommunen, Verbänden und Fachinstitutionen, sondern auch den Bürgern umfassende Partizipationsmöglichkeiten eingeräumt werden, wobei wird eine möglichst frühzeitige Information und Anhörung zu Zwischenständen angestrebt wird (keine nachträgliche Kommunikation bereits feststehender Ergebnisse). Eine intensive Beteiligung und Mitwirkung der Öffentlichkeit dient auch dazu, durch einen möglichst umfassenden Input die Qualität der Planung und damit zusammenhängend die Akzeptanz des Regionalverkehrsplan zu steigern.

Als erste Bausteine der Beteiligung fanden am 19.05.2011 und 20.05.2011 Informationstermine für die Gemeinden und Landkreise, in denen das Verfahren zur Fortschreibung des Regionalverkehrsplans sowie die neuen Mobilitätsdaten vorgestellt wurden, sowie am 27.06.2011 das Expertenhearing zur Zukunft

des Verkehrs statt, in dem renommierte Fachleute aus dem Verkehrsbereich die mittelfristigen Entwicklungen und Tendenzen bei den wichtigsten Rahmenbedingungen der Mobilität und des Verkehrs aufgezeigt haben.

Eine erste Möglichkeit, sich aktiv in der Fortschreibung des Regionalverkehrsplans einzubringen, kann den Kommunen aber auch den Bürgern, Verbänden und Fachinstitutionen bei der Erarbeitung des Zielkonzeptes des Regionalverkehrsplans eröffnet werden. Hierzu ist vorgesehen, dass die Verwaltung zunächst auf der Basis der Ergebnisse des Expertenhearings und der Untersuchungsergebnisse zum Bezugsszenario einen Entwurf für ein Zielkonzept erarbeitet und der Verkehrsausschuss über dieses Konzept berät. Der nach der Beratung im Ausschuss ggf. modifizierte Entwurf soll den Kommunen, zwei beratenden Arbeitsgruppen (s. unten) und der Öffentlichkeit in Informationsveranstaltungen vorgestellt werden mit der Möglichkeit, Hinweise und Anregungen vorzubringen. Die Entscheidung über das Zielkonzept liegt nach einer erneuten Beratung beim Verkehrsausschuss.

Im Interesse einer möglichst effektiven und zielführenden Diskussion erscheint es angebracht, dass für die Kommunen, die Öffentlichkeit und die beratenden Arbeitsgruppen separate Veranstaltungen durchgeführt werden. In diesen sollen jeweils die Vorgehensweise bei der Fortschreibung des Regionalverkehrsplans, dessen Inhalte und Bindungswirkungen, die künftigen Anforderungen an die Mobilität und den Verkehr (Ergebnisse des Expertenhearings), die Ergebnisse der Untersuchungen zum Bezugsszenario sowie der vom Verkehrsausschuss beschlossene Entwurf für das Zielkonzept des Regionalverkehrsplans erläutert und diskutiert werden.

Der Regionalverkehrsplan weist nicht nur für die Kommunen und Bürger, sondern vor allem auch für die Fachbehörden im Verkehrsbereich und einige gesellschaftliche Gruppen eine hohe Relevanz auf. Diesen sollte die Möglichkeit eingeräumt werden, intensiv am Fortschreibungsverfahren mitzuwirken. Es ist daher angedacht, zwei beratende Arbeitsgruppen mit Vertretern der Fachbehörden und der gesellschaftlichen Gruppen zu bilden. Diese Arbeitsgruppen ermöglichen sowohl einen häufigeren und intensiveren Austausch als er in öffentlichen Informationsveranstaltungen gelingen kann als auch eine dauerhafte Begleitung der Arbeiten zum Regionalverkehrsplan durch die Fachbehörden und gesellschaftlichen Gruppen.

Es werden die beiden nachfolgend dargestellten Arbeitsgruppen vorgeschlagen. Die Listen sind nicht abschließend. Weitere Institutionen und Gruppen können aufgenommen werden.

Fachbehörden (Verwaltungen, Verkehrsverbünde, Verkehrsbetreiber, Wissenschaft)

- BMVBS
- MVI
- MFW
- UM
- Regierungspräsidium Stuttgart
- Landeshauptstadt Stuttgart
- Landkreis Böblingen
- Landkreis Esslingen
- Landkreis Göppingen
- Landkreis Ludwigsburg
- Landkreis Rems-Murr-Kreis
- Städtetag Baden-Württemberg
- Gemeindetag Baden-Württemberg

- Landkreistag Baden-Württemberg
- NVBW
- VVS GmbH
- Filisland Mobilitätsverbund
- DB AG
- WEG mbH
- SSB AG
- FOVUS

Gesellschaftliche Gruppen (Verkehrsteilnehmer und Interessensvertretungen)

- BUND
- NABU
- ACE
- ADAC
- ADFC
- VCD
- WBO
- Fahrgastbeirat des VVS
- JugendRegion
- Dachverband der Jugendgemeinderäte
- Deutscher Familienverband BW
- Landesfrauenrat
- Landesseniorenrat
- Dachverband Integratives Planen u. Bauen
- LAG Selbsthilfe
- Dialogforum der Kirchen
- Handwerkskammer Stuttgart
- IHK Region Stuttgart
- DGB
- IG Metall
- Ver.di
- Geschäftsstelle MoNaMo

Im weiteren Verfahren zur Fortschreibung des Regionalverkehrsplans ist eine Beteiligung der Öffentlichkeit vor allem im Rahmen der Anhörung zum Entwurf des Regionalverkehrsplans wichtig (vgl. **Anlage 1**). Eine Beteiligung der beiden beratenden Arbeitsgruppen ist hingegen während der gesamten Phase der Maßnahmenuntersuchungen sinnvoll. Dabei ist vor allem im Hinblick auf die Häufigkeit und Intensität der Beteiligung wichtig, dass folgende Grundsätze eingehalten werden:

- Der vorgesehene Verfahrensablauf muss beibehalten werden können. D. h., die Reihenfolge Datenerhebung, Analysefall, Bezugsszenario, Zielformulierung, Maßnahmenuntersuchungen und Detailbetrachtungen in Szenarien sowie formales Verfahren und Beschlussfassung darf nicht verletzt werden.
- Die Faktenbasis darf nicht verlassen werden.
- Es soll keine relevante Zeitverzögerung eintreten.
- Für die Öffentlichkeit ist eine allgemeinverständliche, transparente Darstellung notwendig.

- Die Kommunen werden unabhängig eingebunden.
- Nur die Gremien des Verbandes Region Stuttgart beschließen. Die Federführung hat der Verkehrsausschuss.

I.2.3 Abstimmung mit Programmen im Bereich nachhaltige Mobilität

Im Jahr 2012 finden vielfältige Aktivitäten im Bereich nachhaltige Mobilität statt. Hier sind vor allem das Bundesprogramm „Schaufenster Elektromobilität“, das Landesprogramm „Modellregion nachhaltig mobile Region Stuttgart“ (MoNaMo) und das regionale Förderprogramm „Nachhaltige Mobilität“ zu nennen. Um Doppelarbeiten und Irritationen wegen ähnlicher Inhalte in der (Fach-)Öffentlichkeit zu vermeiden, müssen die Arbeiten zur Fortschreibung des Regionalverkehrsplans mit diesen Aktivitäten abgestimmt werden. Dies gilt - aufgrund der Inhalte der bisherigen Arbeitspakete und des identischen Untersuchungsraumes - in erster Linie für das Landesprogramm MoNaMo.

Das Land setzt auf eine breite Bürgerbeteiligung in Planungsverfahren. In einem Arbeitspaket des Landesprogramms sollen daher verschiedene Partizipationsmöglichkeiten entwickelt, getestet und angewendet werden. Zwei Beteiligungsverfahren zu einem gleichen bzw. ähnlichen Thema (Mobilität und Verkehr in der Region Stuttgart) sind jedoch nicht sinnvoll und den Bürgern kaum verständlich vermittelbar. Es erscheint daher zweckmäßig, das Verfahren zur Fortschreibung des Regionalverkehrsplans zu nutzen, um Partizipation modellhaft weiterentwickeln zu können. Dieses Verfahren ist gerade wegen der Vernetzung mit politischen Beschlussfassungen als praktisches „Experimentierfeld“ sehr gut geeignet, zumal sowohl die Planungsebene als auch das Thema aktuell und interessant für die Öffentlichkeit sind. Es wurden daher Mittel im Programm MoNaMo für die Öffentlichkeitsbeteiligung zur Fortschreibung des Regionalverkehrsplans beantragt. Der „Innovationsgrad“ und die Intensität der Partizipation zum Regionalverkehrsplan hängen somit auch von der Bewilligung dieser Mittel ab. Es ist auch hier darauf zu achten, dass die Anwendung neuer und innovativer Partizipationsmöglichkeiten zu keiner relevanten Zeitverzögerung bei der Fortschreibung des Regionalverkehrsplans führen darf.

Die Region hat im Landesprogramm MoNaMo darüber hinaus Mittel für Projekte beantragt, die sinnvolle Ergänzungen zu den Arbeitsinhalten der Regionalverkehrsplanfortschreibung darstellen würden:

- „climate proofing“ für den Regionalverkehrsplan, zur Abschätzung der Maßnahmenwirkungen auf die CO₂-Emissionen in der Region Stuttgart
- CO₂-Rechner, mit dem die individuellen Standort-, Wege- und Verkehrsmittelentscheidungen hinsichtlich ihrer Wirkungen auf die persönliche CO₂-Bilanz überprüft werden können
- Entwicklung neuer Handlungsmöglichkeiten zur Koordination von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung

Die Bearbeitung dieser Projekte und deren Koppelung an den Regionalverkehrsplan eröffnen die Chance zur Entwicklung beispielgebender Konzeptionen und sichern der Region Stuttgart eine umfassende, innovative Rolle in einem wichtigen Zukunftsthema, die über die Grenzen der Region hinaus wahrgenommen werden wird.

I.2.4 Regionalbedeutsames Radverkehrsnetz

Im Regionalverkehrsplan soll das regionalbedeutsame Radverkehrsnetz ausgewiesen werden. Dieses soll das in der Aufstellung befindliche Landesradverkehrsnetz um regionalbedeutsame Verbindungen für den Alltagsverkehr und regionale touristische Routen ergänzen und dabei die damit zusammenhängen-

den Überlegungen der Kreise und Gemeinden aufgreifen. Es sollen sowohl innerregionale Routen als auch Routen zwischen der Region Stuttgart und benachbarten Räumen betrachtet werden.

Bei der Definition des regionalbedeutsamen Radverkehrsnetzes handelt es sich um eine angebotsorientierte Planung. Eine Maßnahmenbewertung mit Hilfe des Verkehrsmodells, anhand anderer Nachfrageabschätzungen oder durch Nutzen-Kosten-Vergleiche ist aufgrund des regionalen Planungsmaßstabes weder notwendig noch sinnvoll möglich. Die Planungen können daher außerhalb der o. g. Szenariobetrachtungen stattfinden und bereits vor der Festlegung der Ziele des Regionalverkehrsplans aufgenommen werden.

Es ist vorgesehen, das regionalbedeutsame Radverkehrsnetz in Zusammenwirken mit dem ADFC, der Regio Stuttgart Marketing- und Tourismus GmbH sowie den Landkreisen zu entwickeln. Zunächst sollen Gespräche mit diesen Beteiligten aufgenommen werden, um den aktuellen Zustand der vorhandenen Infrastrukturen erfassen und die Möglichkeiten und Rahmenbedingungen für die Ausweisung und Weiterentwicklung des regionalbedeutsamen Radverkehrsnetzes klären zu können.

I.2.5 Regionales Grundangebot im ÖPNV

Der Verband Region Stuttgart ist seit längerem bestrebt, im Rahmen seiner gesetzlichen Zuständigkeiten bei der Finanzierung und Gewährleistung sowohl des regionalbedeutsamen SPNV als auch der sog. Verbundstufe II transparent und rechtssicher zu handeln. Der Erlass einer Allgemeinen Vorschrift für die Finanzierung der Verbundstufe II ist ein weiterer wichtiger Schritt auf diesem Weg. Mit dieser Vorschrift sollen - im Zusammenwirken mit einem zu definierenden regionalen Grundangebot im ÖPNV - den Verkehrsunternehmen der Verbundstufe II Finanzierungsleistungen nach nachvollziehbaren und allgemeingültigen Kriterien gewährt werden können. Das regionale Grundangebot soll in einem ersten Schritt im Regionalverkehrsplan verankert werden und so regionsweite, von den Aufgabenträgern zu beachtende Standards im öffentlichen Personennahverkehr festlegen.

Zur Entwicklung des regionalen Grundangebotes können die Datengrundlagen des Regionalverkehrsplans genutzt werden. Die Untersuchungen zum regionalen Grundangebot können unabhängig von den o. g. Szenariobetrachtungen bearbeitet und schon vor der Festlegung der Ziele des Regionalverkehrsplans begonnen werden. In einem ersten Schritt sollen die in der Region Stuttgart aktuell vorliegenden Angebotsqualitäten im ÖPNV den in der Fachliteratur genannten Orientierungswerten zur Bedienungsqualität im ÖPNV gegenübergestellt und die zur Erreichung dieser Orientierungswerte erforderlichen Mehraufwendungen abgeschätzt werden, um die Handlungsspielräume bei der Definition des regionalen Grundangebotes auszuloten. Auf der Grundlage dieser Erkenntnisse kann im Verkehrsausschuss über die Kriterien und Kenngrößen eines regionalen Grundangebotes beraten werden, das dann im Regionalverkehrsplan festgelegt werden kann.

II Beschlussvorschlag

1. Der Verkehrsausschuss nimmt die Überlegungen zum weiteren Vorgehen zur Fortschreibung des Regionalverkehrsplans zur Kenntnis.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die Arbeiten zur Fortschreibung des Regionalverkehrsplans auf der Basis dieser Überlegungen fortzuführen.