

Sitzungsvorlage Nr. VA-177/2021

Verkehrsausschuss

am 17.11.2021



Verband Region
Stuttgart

03.11.2021

-Ö-VA-177/2021

- Öffentliche Sitzung -

Zu Tagesordnungspunkt 1

Ergänzung des Regionalverkehrsplans

I. Sachvortrag:

Aufgrund der vielfältigen gegenwärtigen Veränderungen und Herausforderungen im Bereich der Mobilität hat der Verkehrsausschuss in der Sitzung am 10.02.2021 beschlossen, dass überprüft werden soll, inwiefern und in welcher Form der RVP im Hinblick auf die aktuellen Entwicklungen ergänzt und angepasst werden muss. In der nicht-öffentlichen Klausur des Verkehrsausschusses am 23.06.2021 hat die Verwaltung grundsätzliche Überlegungen zu den Inhalten einer möglichen Ergänzung dargelegt. Nachfolgend wird ein Vorschlag zum Verfahrensablauf einer Ergänzung vorgelegt. Damit zusammenhängend werden zudem Empfehlungen für die Weiterentwicklung der regionalen Mobilitätsdatenbasis unterbreitet.

I.1 Veranlassung

Das Verfahren zur Fortschreibung des RVP wurde im Juli 2018 mit dem Beschluss des RVP durch die Regionalversammlung erfolgreich abgeschlossen. Der vorliegende Plan erfüllt seine Aufgaben, indem er z.B.

- die politische Positionierung der Regionalversammlung zur Entwicklung der Mobilität, des Verkehrs und der Verkehrsinfrastruktur in der Region Stuttgart dokumentiert,
- Begründungen für Trassenfreihaltungen und -vorschläge liefert, die in einem separaten Verfahren in den Regionalplan überführt werden können,
- Perspektiven für die Stärkung u. a. von ÖPNV, Radverkehr und Neckarschifffahrt bietet sowie
- als gut fundierte Basis für viele Aufgaben der Region (Regionalplanung, Stellungnahmen, Lobbying, ...) genutzt werden kann.

Der RVP konnte inzwischen erfolgreich als Europäischer SUMP / SRMP registriert werden. Er fußt auf fundierten Grundlagen, die nach wie vor erhebliche Potenziale bilden:

- Die mit umfangreichen Erhebungen erarbeitete Datenbasis ist gut nutzbar und das darauf aufbauende Verkehrsmodell wird für vielfältige Zwecke eingesetzt. Allerdings ist absehbar, dass Datenbasis und Modell in den nächsten Jahren grundlegend aktualisiert und weiterentwickelt werden müssen.
- Das im Fortschreibungsverfahren zur Bewertung von Maßnahmen im Schienen- und Straßenverkehr vorgenommene „Climate-proofing“ zur Abschätzung der mit einzelnen Maßnahmen verbundenen Auswirkungen auf die CO₂-Emissionen ist bislang auf regionaler Ebene einzigartig.

- Das transparente Verfahren und die vielfältigen Partizipationsmöglichkeiten wurden von zahlreichen Beteiligten (u.a. auch seitens des Landes) begrüßt.

Kern des RVP ist der Teil Infrastruktur mit Neu- und Ausbauprojekten in den regionalbedeutsamen Verkehrsnetzen, der einem „Pflichtenheft“ für die Weiterentwicklung der Schienen-, Straßen- und Radverkehrsinfrastruktur in der Region entspricht. Dieser Kern ist bei weiteren Arbeiten am RVP beizubehalten, da er eine gesetzliche Pflichtaufgabe der Region einfüllt.

Allerdings hat sich die Aufgabenstellung und Rolle der Regionalplanung in den letzten Jahren gewandelt. Um die mit den regionalplanerischen Zielen intendierte integrierte Raumentwicklung zu erreichen (Trassenfreihaltung, bedarfsgerechte Entwicklung von Wohn- und Gewerbeschwerpunkten, Stärkung der Innenstädte, effiziente Strukturen mit kurzen Pendlerwegen ...), genügt eine formale Aufgabenwahrnehmung nicht. Ein intensiverer öffentlicher Diskurs ist nötig, um die für eine Maßnahme erforderliche Akzeptanz zu erreichen. Erforderlich sind dazu auch „Begleitmaßnahmen“, zu denen auch der RVP Beiträge leisten sollte, indem er künftig insb. die Zusammenhänge zwischen Siedlungs-, Verkehrs- und Freiraumplanung noch stärker beleuchtet und aufzeigt. Der RVP könnte so neben der Aufgabe Pflichtenheft für die Verkehrsinfrastruktur künftig noch stärker zur gesetzlichen Pflichtaufgabe Koordination von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung beitragen, wobei die Aspekte Erreichbarkeit, Mobilitätssicherung und Klimaschutz als Teile einer nachhaltigen Raumentwicklung im Vordergrund stehen sollten.

Daneben ist das Mobilitätsgeschehen aktuell von vielen Entwicklungen geprägt, die bei den Arbeiten zur Fortschreibung des RVP z.T. nicht absehbar waren. So wurden Klimaschutzgesetze und -pläne mit ambitionierteren Klimaschutzziele beschlossene und umfangreiche Förderprogramme aufgelegt bzw. die Förderung erhöht (u.a. Kaufprämien für elektrische Pkw und Lkw, Begünstigung der Besteuerung elektrischer Dienstwagen, Mautbefreiung für E-Lkw) sowie neue „Push“-Maßnahmen eingeführt (CO₂-Emissionshandel, stärkere CO₂-Gewichtung bei der Kfz-Steuer ab 2021).

Weitere Einflüsse auf das Mobilitätsgeschehen und Herausforderungen für die Verkehrsplanung resultieren aus der zunehmenden Digitalisierung, der Entwicklung neuer Verkehrsmittel, den Verhaltensänderungen infolge der COVID-19-Pandemie (vermehrtes home-office oder mobiles Arbeiten, veränderte Ziel- und Verkehrsmittelwahl, ...) sowie neuen Überlegungen, wie z. B. der vom VM im Rahmen der ÖPNV-Strategie 2030 geplanten Mobilitätsgarantie.

Vor diesem Hintergrund sind Überlegungen zur Anpassung und Ergänzung des RVP sowie zur Weiterentwicklung der Mobilitätsdatenbasis für die Region Stuttgart angezeigt.

1.2 Prämissen für das Vorgehen

In der Klausursitzung des Verkehrsausschusses am 23.06.2021 wurden nachfolgend dargestellte Prämissen für das Vorgehen bei den weiteren Arbeiten am RVP und an der Mobilitätsdatenbasis beraten.

Die Fortschreibung des RVP erfolgte in einer sehr transparenten und beteiligungsorientierten Vorgehensweise. Dies soll für die weiteren Arbeiten am RVP beibehalten werden. Vorzusehen sind somit

- eine Beteiligung von Gemeinden, Fachbehörden und Verbänden,

- ein Partizipationsverfahren für die Öffentlichkeit,
- eine aktive Einbindung der Gremien des Verbandes Region Stuttgart sowie
- Entscheidungen durch demokratisch legitimierte Beschlüsse.

Die Bearbeitung der einzelnen Inhalte soll so zeitnah wie möglich erfolgen. Hierzu bietet sich ein zweistufiges Vorgehen mit einer Unterscheidung der Inhalte nach Untersuchungsbedarf und Bearbeitungsdauer an:

- In einer **kurzfristigen Ergänzung** können Aspekte behandelt werden, die keine grundlegenden Untersuchungen, umfangreiche Modellanwendungen oder Vergabeverfahren erfordern und mit Bordmitteln bearbeitet werden können.
- In einer **mittelfristigen Anpassung** können Inhalte bearbeitet werden, die vertiefende Betrachtungen, umfassende Anwendungen eines Verkehrsmodelles, methodische Weiterentwicklungen oder externe Expertise erfordern. Um diese Arbeiten wie die Fortschreibung des RVP auf einer fundierten Basis durchführen zu können, sollten vorab die Mobilitätsdaten für die Region Stuttgart aktualisiert und ein neues regionales Verkehrsmodell entwickelt werden.

Durch diese Vorgehensweise kann der RVP mit jeder Stufe aktuell gehalten und die „Sprechfähigkeit“ der Region in Mobilitätsfragen auf der Grundlage der verfügbaren Modelldaten durchgängig gewahrt werden. Der im Jahr 2018 beschlossene RVP bildet die zentrale Grundlage für die kurzfristige Ergänzung. In dieser ersten Stufe werden beispielsweise die im geltenden RVP anhand von Prognosen für das Jahr 2025 festgelegten Dringlichkeitseinstufungen der Maßnahmen im Schienen- und Straßenverkehr beibehalten. Eine Überprüfung ist erst in der mittelfristigen Anpassung anhand neuer Mobilitätsdaten und weiter in die Zukunft reichender Verkehrsprognosen sinnvoll.

Für beide Stufen bietet sich eine Begleitung durch beratende Arbeitsgruppen an. Es kommen insbesondere die beiden Gruppen in Betracht, die schon die Fortschreibung des RVP begleitet haben. In diesen hatten die Fachöffentlichkeit (Behörden, Verwaltungen, Verkehrsverbände, Verkehrsbetreiber, Wissenschaft) und die Öffentlichkeit (Gesellschaftliche Gruppen, Verkehrsteilnehmer, Interessensvertretungen) Gelegenheit, sich in das Verfahren einzubringen.

Das Fortschreibungsverfahren war durch eine hohe Beteiligungsorientierung mit mehreren Beteiligungsphasen gekennzeichnet. Dies hat sehr zur Planqualität beigetragen und sollte beibehalten werden. Da im Rahmen der kurzfristigen Ergänzung keine grundlegenden Untersuchungen vorgesehen sind, erscheint eine Beteiligung zum Planentwurf allerdings ausreichend.

I.3 Inhalte

Kurzfristige Ergänzung

Von den vielen, z.T. sehr dynamischen Entwicklungen, Herausforderungen und Einflüssen, die sich gegenwärtig auf den Mobilitäts- und Verkehrssektor auswirken, sollten insbesondere folgende im Zuge einer kurzfristigen Ergänzung hinsichtlich ihrer Bedeutsamkeit für die regionale Verkehrsplanung beleuchtet und ggfs. relevante Aussagen und Inhalte in den RVP integriert werden:

- **Klimaschutz**

Klimaschutz ist eine der vorrangigen Aufgaben der nächsten Jahre. EU, Bund und Land haben die Anforderungen an den Klimaschutz in letzter Zeit deutlich erhöht und in sehr dynamischer Weise ihre Klimaschutzziele und –gesetze verschärft. Die aktuellen Anforderungen sollten in das Kapitel Rechtliche Rahmenbedingungen des RVP aufgenommen werden.

Die Festlegung eines regionalen CO₂-Reduktionszieles und die Ausrichtung der Einzelmaßnahmen des RVP nur an diesem Ziel wäre dagegen nicht angebracht. Maßgeblich dafür ist, dass mit dem RVP nicht nur Klimaschutz, sondern auch weitere z.T. ebenfalls gesetzlich festgelegte Teilziele verfolgt werden müssen. Zudem ist der Verband Region Stuttgart nur für einen kleinen Teil der Verkehre in der Region Stuttgart zuständig. Für ein verkehrsbezogenes Reduktionsziel auf dem Niveau der Klimaschutzgesetze fehlen somit Einflussmöglichkeiten.

Bei der RVP-Fortschreibung wurden die Einzelmaßnahmen und Szenarien erstmals auf der Ebene der Regionalverkehrsplanung einem „Climate-proofing“ unterzogen. Die Ergebnisse gingen als wichtiges Kriterium in die Maßnahmenbewertungen ein. Eine Überprüfung dieser Bewertung mit Hilfe eines neuen Verkehrsmodelles und für einen erweiterten Prognosehorizont sollte in der mittelfristigen Anpassung des RVP erfolgen (s. Abschnitt mittelfristige Anpassung).

- **Deutschland-Takt und neuere Überlegungen zur Stärkung des Schienenknotens Stuttgart**

Gegenwärtig werden verschiedene neuere Ideen für Infrastrukturprojekte zur Stärkung des Schienenknotens Stuttgart diskutiert und z. T. eingehend untersucht. Dies betrifft u. a. die Projekte des Deutschland-Taktes oder den sogenannten „StuKiX“, für den im April 2021 eine erste Wirtschaftlichkeitsrechnung vorgelegt wurde. Für Maßnahmen, die nicht bereits im RVP untersucht wurden, kann im Zuge einer kurzfristigen Ergänzung eine Prüfung auf Aufnahme in den RVP erfolgen. Darunter fallen z. B. der Gäubahntunnel, ein Ausbau des Nordzulaufes oder ein Ergänzungsbahnhof in Stuttgart, wobei jeweils die Beschlusslage beim Verband Region Stuttgart zu beachten ist. Für bereits im RVP eingehend untersuchte Schienenprojekte kann bei Vorliegen neuerer Untersuchungen oder aktuellerer Erkenntnisse eine Aktualisierung vorgenommen werden. Dies betrifft u. a. die Digitalisierung des Bahnknotens (Ausweitung auf die gesamte Region entsprechend Baustein 3), den S-Bahnringchluss Filder – Neckartal, den „StuKiX“ oder die Verlängerung der U 13 nach Ditzingen.

Daneben sollten im RVP-Abschnitt „Weiterentwicklung S-Bahn“ die Einführung des 15-Minuten-Taktes am Samstag und die künftige S 62 ergänzt werden.

- **Koalitionsverträge der Bundes- und Landesregierung**

Der Koalitionsvertrag der Landesregierung vom Mai 2021 enthält mehrere Ausführungen, die sich auf die regionale Verkehrsplanung auswirken können. Im Rahmen einer kurzfristigen Ergänzung des RVP sollten relevante Aussagen und die Ergebnisse angekündigter Studien, sofern diese rechtzeitig vorliegen, aufgegriffen werden. Dies betrifft u.a. ein zu erarbeitendes Landesmobilitätskonzept, das im Jahr 2020 vorgelegte Güterverkehrskonzept des Landes sowie Machbarkeitsstudien zur Reaktivierung von Bahnstrecken.

Der Koalitionsvertrag der künftigen Bundesregierung liegt noch nicht vor. Ausführungen mit Auswirkungen auf die regionale Verkehrsplanung sollten hinsichtlich einer Aufnahme in den RVP geprüft werden.

- **Initiativen des Landesverkehrsministeriums**

Im Nachgang zum Beschluss des RVP hat das Landesverkehrsministerium mit dem Zukunftspakt Mobi-

lität Region Stuttgart und der ÖPNV-Strategie 2030 zwei Initiativen gestartet, die die Mobilität in der Region Stuttgart unmittelbar betreffen können. Beide sollten bei einer kurzfristigen Ergänzung des RVP daraufhin überprüft werden, zu welchen Inhalten Ausführungen und Einschätzungen in den RVP aufgenommen sollten.

Quantifizierungen der verkehrlichen Wirkungen der im Zukunftspakt Mobilität Region Stuttgart bzw. in der ÖPNV-Strategie 2030 angesprochenen Maßnahmen können aus methodischen Gründen z. T. nur mit Hilfe eines neuen Verkehrsmodelles sinnvoll erfolgen. Sie sollten zurückgestellt und bei Bedarf in der mittelfristigen Anpassung erarbeitet werden.

- **Entwicklung neuer Verkehrsmittel**

In den letzten Jahren wurden / werden verschiedene neue Verkehrsmittel entwickelt und auf den Markt gebracht. Die meisten wurden in die Arbeiten zur RVP-Fortschreibung bereits einbezogen (Elektro-Kfz, Pedelecs) oder sind für regionale Verkehre zumindest in den nächsten Jahren kaum von Belang (Elektrokleinstroller, Lufttaxis, Drohnen). Für eine kurzfristige Ergänzung des RVP kommen vor allem Aussagen zu Seilbahnen und ergänzende Ausführungen zu autonomen Fahrzeugen / Shuttles in Betracht.

Obige Zusammenstellung ist nicht abschließend und kann im Laufe des Verfahrens zur kurzfristigen Ergänzung modifiziert werden.

Mittelfristige Anpassung

In der oben beschriebenen kurzfristigen Ergänzung sind keine grundlegenden Untersuchungen oder Quantifizierungen vorgesehen. Demgegenüber können in der mittelfristigen Anpassung nach Vorliegen aktueller Mobilitätsdaten und eines neuen Verkehrsmodelles vertiefende Studien, modellgestützte Wirkungsabschätzungen und methodische Neuerungen vorgenommen werden. Ziel der Anpassung ist es, dass der RVP wie bisher die Aufgabe Fachplan zum Regionalplan / Pflichtenheft für die Verkehrsinfrastruktur erfüllt und darüber hinaus noch stärker zur gesetzlichen Pflichtaufgabe Koordination von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung beisteuern kann. Im RVP könnten dazu z.B. Grundlagen für eine Verbesserung der verkehrlichen Begründungen für Standortentscheidungen im regionalplanerischen Maßstab geliefert bzw. die Potenziale entsprechender Standortentscheidungen zur Reduktion von Schadstoffen und Treibhausgasen dargelegt werden.

Vertiefende Betrachtungen, modellgestützte Wirkungsabschätzungen und Verkehrsprognosen sowie methodische Weiterentwicklungen kommen dabei vor allem bei folgenden Themenfeldern in Betracht:

- **Bevölkerungsentwicklung / Demografische Veränderungen**

Für die Verkehrsprognosen wurde die Bevölkerungsentwicklung bislang in starker Orientierung an der Bevölkerungsvorausrechnung des Stat. Landesamtes abgebildet. Der Zuwanderungsbedarf der Region Stuttgart wird dabei nur unzureichend erfasst. Künftig sollte die Bevölkerungsentwicklung auch anhand des Zuwanderungsbedarfes hergeleitet werden, um bei steigenden Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahlen zutreffendere Abschätzungen der erforderlichen Leistungsfähigkeiten der Verkehrsinfrastrukturen zu ermöglichen.

Neuere Verkehrsmodelle ermöglichen vorgeschaltete Wahlmodelle für den Fahrzeug- und Fahrkartenbesitz. Dadurch können die Wirkungen der demografischen Veränderungen und von Maßnahmen, die über den Fahrzeug- und Fahrkartenbesitz auf Mobilitätsänderungen abzielen, zutreffender abgeschätzt

werden.

- Siedlungs- und Verkehrsentwicklung

Die Koordination der Siedlungsstruktur ist eine zentrale gesetzliche Aufgabe der Regionalplanung. Für den RVP wurde die Siedlungsstruktur bislang aus dem Regionalplan übernommen. Planerische Einflussmöglichkeiten, wie Nachverdichtung, Nutzung von Brachflächen, Stärkung der Zentralen Orte und Innenstädte sowie die Stärkung der Naherholung, blieben weitgehend außen vor und ihre Wirkungspotenziale zur Verkehrs- und Emissionsreduzierung wurden nicht ermittelt.

Eine intensive Auseinandersetzung mit den Wechselwirkungen zwischen der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sollte künftig zentraler Baustein des RVP sein. Der Beitrag siedlungsplanerischer Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung und die Klimarelevanz der Siedlungsentwicklung sollten zumindest annähernd quantifiziert werden. Als Beispiel lässt sich das Vermeidungspotenzial durch Deckung des Wohn- und Gewerbeflächenbedarfes in der Region gegenüber dem sonst resultierenden Pendlerverkehr anführen. Solche Informationen können die Qualität der Siedlungs- und Freiraumplanung steigern, Begründungen für Siedlungsentscheidungen liefern und verbessern und dadurch die Akzeptanz fördern sowie zur Weiterentwicklung siedlungsplanerischer Konzepte genutzt werden.

- Schadstoff-Emissionen / Klimaschutz

Die Region hat ein vielfältiges Handlungsspektrum für klimaschützende Maßnahmen und Initiativen. Deren Klimarelevanz ist allerdings vielfach nicht quantifiziert. Gute Beispiele sind etwa das „Climate-proofing“ zum RVP oder eine Abschätzung des CO₂-Minderungspotenzials für die Mobilitätspunkte. In der mittelfristigen Anpassung des RVP könnten mit Hilfe des neuen Verkehrsmodells die bisherigen Ergebnisse überprüft und eine methodische Verfeinerung angestrebt werden. Hierzu könnten die Potenziale einzelner Maßnahmen und Aktivitäten (soweit sinnvoll möglich) abgeschätzt und zu einer Gesamtschau aggregiert werden. Dies würde

- ein Aufzeigen der Zusammenhänge zwischen regionalen Maßnahmen und CO₂-Vermeidung,
- eine Dokumentation des Erreichten und der noch offenen Potenziale,
- Hinweise auf effektive Maßnahmen, aber auch Zielkonflikte,
- eine Datenbasis, auf der Zielaussagen zur CO₂-Vermeidung gemacht (und die nötigen Maßnahmen hierzu genannt) werden können, sowie
- eine qualifiziertere Integration der Emissionswirkungen in Abwägungsprozesse (auf regionaler wie örtlicher Ebene)

ermöglichen.

- Erreichbarkeiten (Zentrale Orte / überörtlich relevante Einrichtungen)

Die Erreichbarkeitsbedingungen sind ein wichtiges Kriterium der Standortqualität. Sie beeinflussen die Ziel- und Verkehrsmittelwahl, den Verkehrs- und Transportaufwand und damit verbunden die verkehrsbedingten Emissionen.

Bei der Fortschreibung des RVP wurde eine Erreichbarkeitsanalyse durchgeführt. Die damalige Datenglage führte allerdings zu Einschränkungen. Einige Ergebnisse sind wenig differenziert (z. B. fehlende Binnendifferenzierung in einzelnen Gemeinden) und es fehlen Aussagen zur Erreichbarkeit im Radverkehr. Neuere Daten im 100m x 100m - Raster erlauben zudem bessere Analysen und weitergehende Fragestellungen, die im Zuge einer mittelfristigen Anpassung bearbeitet werden sollten, wie z. B.

- Erreichbarkeit von zentralen Orten, Arbeitsplatzschwerpunkten, Innenstädten, Veranstaltungs-

zentren, Naherholungsgebieten usw.,

- Arbeitskräftepotenziale im Einzugsbereich von Arbeitsplatz- und Gewerbeschwerpunkten differenziert nach Reisezeiten / -weiten,
- Anreisebedingungen für Kundschaft von Innenstädten und Versorgungsschwerpunkten sowie
- Hinweise zu Standortqualitäten, Versorgungsdefiziten, Verkehrsaufwand und verkehrlichen Defiziten auf einzelnen Relationen als Grundlage für die Entwicklung von Maßnahmen.

- Weitere mittelfristige Einflüsse auf den Mobilitätsbereich

Eine Reihe mittelfristiger Einflüsse auf den Mobilitätsbereich ist bereits absehbar und sollte in die mittelfristige Anpassung des RVP einbezogen werden. Dabei ist möglichst auch eine quantitative Berücksichtigung bei den Verkehrsprognosen und Wirkungsabschätzungen anzustreben. Aus heutiger betrifft dies u. a.

- geänderte gesetzliche Rahmenbedingungen (z.B. Emissionshandel mit steigendem CO₂-Preis)
- Neue Verkehrsmittel und Mobilitätsangebote (neue Antriebe, Sharing-mobility, bessere Vernetzung, autonomes Fahren, leichtere Zugänglichkeit durch Digitalisierung, Nutzen statt besitzen, ...)
- Flexibilisierungen der Arbeitszeit und Arbeitsformen (home-office, mobiles Arbeiten, Coworking Spaces, ...)
- Auswirkungen der COVID-19 – Pandemie

Zudem sollten heute noch nicht absehbare, aber ggfs. mobilitätsrelevante Einflüsse in der mittelfristigen Anpassung berücksichtigt werden.

Die obige Zusammenstellung ist nicht abschließend und kann im Laufe des Verfahrens zur mittelfristigen Anpassung modifiziert und auf aktuelle Gegebenheiten abgestimmt werden. U. a. können sich infolge der methodischen Weiterentwicklung der Verkehrsmodelle oder verfeinerter Datengrundlagen (z. B. Strukturdaten) weitere nutzenstiftende Untersuchungsinhalte ergeben.

I.4 Verfahrensablauf und Zeitschiene

Kurzfristige Ergänzung

Nachfolgende Ausführungen zum Verfahrensablauf und einer Zeitschiene stehen unter der Voraussetzung, dass der Verkehrsausschuss der im Abschnitt I.2 vorgestellten zweistufigen Vorgehensweise mit einer kurzfristigen Ergänzung und einer mittelfristigen Anpassung des RVP zustimmt. Die zeitlichen Angaben sind gegenüber den Ausführungen in der AG Verkehr vom 13.09.2021 leicht abgeändert, da erst nach dieser Sitzung eine Abstimmung auf die Gremientermine im Jahr 2022 vorgenommen werden konnte. Zudem wurden aufgrund der Erfahrungen aus den letzten Verfahren die Zeitspannen für die Beteiligung der Arbeitsgruppen und das Partizipationsverfahren verlängert.

Eine erste Vorberatung und Beratung des Erstentwurfes eines Ergänzungspapiers zum RVP durch den Verkehrsausschuss wird für das Frühjahr 2022 angestrebt. Zu diesem Papier könnten auf Beschluss des Verkehrsausschusses im Zeitraum März / April 2022 Einschätzungen der beiden begleitenden Arbeitsgruppen eingeholt werden. Die Rückmeldungen und ein ggfs. weiter überarbeitetes Ergänzungspapier könnten im Mai / Juni 2022 vom Verkehrsausschuss beraten werden. Sofern der Ausschuss der Regionalversammlung die Einleitung eines Partizipationsverfahrens empfiehlt und diese den Beschluss in der Sitzung am 27. Juli 2022 fasst, kann das Partizipationsverfahren im Zeitraum August bis September 2022 stattfinden. Unter der

Annahme, dass weder viele Stellungnahmen eingehen noch eine umfangreiche Überarbeitung des Entwurfes erforderlich wird, könnten die Stellungnahmen und ein überarbeiteter Entwurf im November oder Dezember 2022 vom Verkehrsausschuss vorberaten werden. Eine abschließende Beratung durch den Verkehrsausschuss mit Beschlussempfehlung an die Regionalversammlung erscheint in einer der ersten Sitzungen des Jahres 2023 möglich, die Beschlussfassung durch die Regionalversammlung ebenso in einer der ersten Sitzungen des Jahres 2023 (Termine sind noch nicht festgelegt).

Mittelfristige Anpassung

Die im Rahmen der mittelfristigen Anpassungen vorgesehenen Inhalte bedingen ein neues regionales Verkehrsmodell. Vorüberlegungen / -arbeiten zu diesem Modell laufen (Recherche Datenquellen, Einbringung von für regionale Aufgaben wichtigen Modellinhalten in das künftige Landesmodell, ...). Rahmenbedingungen für den „richtigen“ Einstieg in das Verfahren zur mittelfristigen Anpassung sind aus heutiger Sicht

- der Abschluss des Verfahrens zur kurzfristigen Ergänzung des RVP (vmtl. Anfang 2023),
- das Vorliegen des Landesverkehrsmodelles (vmtl. ab 2023) als Grundlage für die Weiterentwicklung zu einem neuen Modell für die Region Stuttgart,
- möglichst das Vorliegen der Ergebnisse des Zensus 2022 als Datengrundlage für das neue Verkehrsmodell (Zeitpunkt unbekannt) sowie
- ein „eingeschwungener Mobilitäts-Normalzustand“ nach der COVID-19 - Pandemie, bei dem eine Erhebung von Mobilitätsdaten und Verkehrszählungen sinnvoll möglich sind (Zeitpunkt unbekannt; der Bund geht bei der Beauftragung der nächsten Erhebung Mobilität in Deutschland (MiD) von 2023 als geeignetem Jahr aus).

Angesichts dieser Rahmenbedingungen erscheint eine Aufnahme der Arbeiten zur mittelfristigen Anpassung des RVP frühestens ab 2023 zweckmäßig. Als erster Schritt sollte eine Mobilitätsdatenerhebung in der Region Stuttgart für die Entwicklung des neuen regionalen Verkehrsmodelles vorbereitet werden (vgl. Abschnitt I.5).

I.5 Weiterentwicklung der Mobilitätsdatenbasis für die Region Stuttgart

Mit der Mobilitätsdatenbasis und dem Verkehrsmodell für die Region Stuttgart verfügt die Region über ein hoch entwickeltes Instrument für regionale Planungen und Verkehrsuntersuchungen, das auf einer umfassenden Datengrundlage aufgebaut wurde. Wegen der starken räumlichen Auflösung und inhaltlichen Differenzierung u. a. bei den Personengruppen, Wegezwecken und Verkehrsmitteln können mit dem Verkehrsmodell vielfältige Fragestellungen bearbeitet werden. Es wurde inzwischen in über 130 Untersuchungen eingesetzt, beispielsweise für Untersuchungen der Region zum RVP und zu S-Bahnvorhaben sowie für jeweils mehr als 20 kommunale Planungen, Verkehrsprojekte in der Region Stuttgart und Forschungsvorhaben. Die Rückmeldungen der Anwender zur Modellqualität und -eignung sind nahezu ausnahmslos positiv. Bei vielen der genannten Studien konnten erhebliche Kosten für die Entwicklung jeweils eigener Modelle eingespart und umfangreiche Forschungsgelder eingeworben werden. Die Summe dieser Gelder dürfte den Mittelbedarf für die Erhebung der Mobilitätsdaten und die Entwicklung des Verkehrsmodelles inzwischen um ein Mehrfaches übersteigen.

Das regionale Verkehrsmodell wurde in den Jahren 2010/11 entwickelt und seither bereits öfter punktuell überarbeitet und aktualisiert. Es wird nach wie vor für vielfältige Fragestellungen und Planungen genutzt. Infolge der inzwischen relativ alten Datenbasis gelangt es jedoch an seine zeitliche Einsatzgrenze. Umfangreiche punktuelle Aktualisierungen oder Teilfortschreibungen sind somit nicht mehr zielführend. Es sind daher Überlegungen zur Neuentwicklung eines regionalen Verkehrsmodelles anzustellen.

Verkehrsmodelle benötigen als Input Strukturdaten (Bevölkerung, Arbeits- und Ausbildungsplätze, Freizeiteinrichtungen, ...), Daten zum Verkehrsangebot sowie Daten zum Mobilitätsverhalten. Während Struktur- und Angebotsdaten fast jederzeit problemlos erfasst werden können, weicht das Mobilitätsverhalten derzeit Corona-bedingt deutlich vom Zustand vor der Pandemie ab. Zudem sind infolge öfter wechselnder Pandemie-Verordnungen nach wie vor viele Änderungen in der Verkehrsteilnahme zu beobachten. Eine Erhebung des Verkehrsverhaltens würde somit gegenwärtig keine für mittel- / langfristige Planungen geeignete Datengrundlagen erbringen. Derzeit ist noch unklar, wann ein „Normalzustand nach Corona“ erreicht wird und somit eine Verhaltenserhebung sinnvoll durchgeführt werden kann.

Diese Zusammenhänge führen zu folgendem dreiteiligen Vorgehensvorschlag, mit dem sowohl die mittelfristige Anpassung des RVP vorbereitet als auch die Meinungs- / Interpretationsführerschaft der Region zu Mobilitäts- und Verkehrsaspekten gewahrt werden soll.

Mobilfunkdaten

Um den frühestmöglichen Zeitpunkt für eine Erhebung des Mobilitätsverhaltens feststellen und die Arbeiten zum neuen Modell zeitnah aufnehmen zu können, soll ein Monitoring zur Mobilitäts- und Verkehrssituation in der Region aufgebaut werden. Dieses soll zudem der Beobachtung der Veränderungen im Mobilitätsverhalten in der Post-Corona-Zeit, der Deutungshoheit der Region in Sachen Mobilitäts- und Verkehrsgeschehen sowie als Entscheidungsgrundlage für evtl. notwendige Anpassungen im Verkehrsangebot dienen. Neben den verfügbaren Zählzahlen im ÖPNV, MIV und Radverkehr sollen Mobilfunkdaten einbezogen werden, da diese zeitnah verfügbar sind und somit ein kontinuierliches Monitoring und schnelle Reaktionen ermöglichen. Mobilfunkdaten sollten zudem zwingend in das neue Verkehrsmodell einbezogen werden, da Modelle ohne die damit möglichen Verbesserungen im Teilmodell Zielwahl künftig voraussichtlich rechtlich angreifbar werden.

Für den Erwerb von Mobilfunkdaten ist bei einer dreijährigen Laufzeit gemäß einer Anfrage bei einem Mobilfunkdatenanbieter von Kosten in Höhe von rund 80.000 € / Jahr auszugehen. Diese Mittel sind in den Haushaltsansätzen für das Jahr 2022 bereits vorgesehen.

Mobilitätsdatenerhebung für die Region Stuttgart

Sobald mit dem o.g. Monitoring ein „eingeschwungener Mobilitäts-Normalzustand“ festgestellt wird (z.B. aufgrund nur geringer Abweichungen gegenüber dem Vorjahr), kann eine speziell auf die Region Stuttgart und das künftige regionale Verkehrsmodell zugeschnittene Mobilitätsdatenerhebung in Form einer Haushaltsbefragung durchgeführt werden. Umfang und Methodik dieser Befragung sind aus den Anforderungen abzuleiten, die an das regionale Verkehrsmodell gestellt werden. Das Modell sollte mindestens dieselbe Qualität, Funktionalität sowie räumliche und inhaltliche Auflösung wie das aktuelle Modell aufweisen. Neben den bisherigen müssen auch neuere Fragestellungen und Themen, wie z.B. home-office, Fahrzeug- und Fahrkar-

tenbesitz, sharing-mobility und neue Verkehrsmittel, mit sehr guter Aussagekraft bearbeitet werden können. Zudem muss das Modell die Entwicklung vom Analysejahr des gegenwärtigen Modells (2010) zum Analysejahr des künftigen Modells darstellen können.

Die Befragung wird aus heutiger Sicht nicht vor dem Jahr 2023 stattfinden können. Die erforderlichen Mittel für die Mobilitätsbefragung und die anschließende Verkehrsmodellierung wird die Verwaltung für die entsprechenden Haushaltsjahre, voraussichtlich 2023, 2024 und ggfs. 2025, beantragen. Eine Kostenhöhe kann derzeit noch nicht fundiert ermittelt werden. Eine Schätzung auf der Basis der Werte für das aktuelle Verkehrsmodell führt zu inflationsbereinigten Kosten von insgesamt rund 1,2 Mio. € brutto für das neue Modell, wobei rund 650.000 € auf die Mobilitätsbefragung und 550.000 € auf die Modellentwicklung entfallen. Inwieweit Kosten durch die Einbeziehung des Landesverkehrsmodells reduziert werden können, kann erst nach Vorliegen des Landesmodells beurteilt werden.

Mobilität in Deutschland 2023

Im Rahmen der Erhebungsreihe „Mobilität in Deutschland“ (MiD) soll im Jahr 2023 erneut eine bundesweite Befragung zum Mobilitätsverhalten durchgeführt werden. Es besteht für Gebietskörperschaften die Gelegenheit zur Stichprobenaufstockung. Bei der letzten Befragung im Jahr 2017 haben neben dem Land Baden-Württemberg auch die Stadt Ludwigsburg und die SSB AG eine Aufstockung beauftragt. Die Region konnte eine Sonderauswertung für die Europäische Metropolregion Stuttgart in Auftrag geben, der Bericht hierzu wurde anlässlich des Mobilitätskongresses der Europäischen Metropolregion im Januar 2019 veröffentlicht.

Die MiD ermöglicht Vergleiche mit anderen Räumen in Deutschland zu wichtigen Kenngrößen des Mobilitätsverhaltens und somit eine Einordnung des Mobilitätsgeschehens in der eigenen Region. Zudem sind aufgrund der früheren Befragungen auch Mobilitätsentwicklungen ablesbar. Durch eine Beteiligung könnte die Region ihre Sprechfähigkeit und Interpretationsführerschaft in Mobilitätsbelangen erhalten.

Die Daten könnten auch in die Entwicklung des nächsten Verkehrsmodells einbezogen werden. Sie weisen jedoch nach Ansicht der Universität Stuttgart aus wissenschaftlicher Sicht Mängel im Hinblick auf die Entwicklung von Verkehrsmodellen auf und haben in dieser Hinsicht deutliche Nachteile gegenüber Erhebungen, die eigens auf eine Region und ein geplantes Verkehrsmodell abgestimmt sind (z. B. ist ein Großteil der in der letzten MiD angegebenen Wegeketten nicht geschlossen, endet also nicht wieder an der Wohnung, was bei der Verkehrsmodellierung problematisch ist). Zudem hat der Bund den Zeitpunkt der Erhebung trotz gewisser Bedenken wegen möglicher Corona-bedingter Verzerrungen auf das Jahr 2023 fixiert. Im Falle einer Aufstockung durch die Region kann dennoch geprüft werden, ob die Daten aus der MiD in die Entwicklung des künftigen Verkehrsmodelles einbezogen werden und somit zu Einsparungen bei der Mobilitätsbefragung für die Region Stuttgart führen können.

Da der Bund die Grundstichprobe finanziert und sämtliche erhobenen Daten in einem gemeinsamen und von allen Beteiligten nutzbaren Pool gebündelt werden, bietet eine Aufstockung bei der MiD eine kostengünstige Gelegenheit zur Datengewinnung. Auf eine Anfrage hin haben das Land, die Stadt Ludwigsburg und die Stadt Stuttgart ihr Interesse an der MiD 2023 bekundet und werden voraussichtlich erneut Aufstockungen beauftragen. Insofern besteht eine Möglichkeit zur Mitfinanzierung durch mehrere Beteiligte.

Da die Beteiligungsmöglichkeit erst sehr kurzfristig bekannt wurde (ein Informationstermin des Bundesverkehrsministeriums zur MiD 2023 fand Mitte Oktober statt), wurden bislang keine Mittel für eine Aufstockung für das Haushaltsjahr 2022 beantragt. Noch nicht abschließend geklärt werden konnte zudem, welchen Aufstockungsumfang das Land, die Stadt Ludwigsburg und die SSB AG planen. Da die Vergabe der MiD an ein Befragungsinstitut noch aussteht, ist auch noch unbekannt, welche Kosten pro Befragungsfall anfallen werden (bei der MiD 2017 beliefen sich die Kosten je befragtem Haushalt auf rund 60 €). Insofern ist eine Kalkulation der im Falle einer Aufstockung auf die Region entfallenden Kosten schwierig. Da eine unverbindliche Zusage zu einer Aufstockung an den Bund im Dezember 2021 erfolgen muss und die Verträge mit dem Erhebungsinstitut im 1. Quartal 2022 geschlossen werden sollen, muss eine Entscheidung über eine regionale Aufstockung jedoch kurzfristig getroffen werden. Die Verwaltung schlägt daher angesichts der möglichen Nutzen einer Beteiligung an der MiD 2023 vor, in den Haushaltsplan 2022 100.000 € für eine regionale Aufstockung aufzunehmen.

II. Beschlussvorschlag:

1. Der Verkehrsausschuss nimmt die Überlegungen zur kurzfristigen Ergänzung und mittelfristigen Anpassung des Regionalverkehrsplans sowie zur Weiterentwicklung der Mobilitätsdatenbasis für die Region Stuttgart zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, diese Prozesse unter Berücksichtigung der Beratungsergebnisse weiter voranzutreiben.
2. Der Verkehrsausschuss empfiehlt der Regionalversammlung, die Bereitstellung von Mitteln in Höhe von 100.000 € zur Stichprobenaufstockung bei der MiD 2023 im Haushaltsplan 2022 (Teilhaushalt 3) im Rahmen des Haushaltsplanbeschlusses 2022 zu beschließen.