



BESCHLUSSVORLAGE

Federführung:
FB Stadtplanung und Vermessung

VORL.NR. 158/17

Sachbearbeitung:
Behnsen, Sascha
Ahbe, Christine
Kuhnert, Martin
Ressler, Gerhard
Datum:
07.04.2017

| Beratungsfolge | Sitzungsdatum | Sitzungsart |
|---|---------------|-------------|
| Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt | 27.04.2017 | ÖFFENTLICH |
| Gemeinderat | 03.05.2017 | ÖFFENTLICH |

Betreff: Regionalverkehrsplan Region Stuttgart – Entwurf vom 21.12.2016 -
Stellungnahme der Stadt Ludwigsburg im Rahmen der Beteiligung der
Kommunen und Träger öffentlicher Belange

Bezug SEK: MP 1, 3, 5, 8, 11

Bezug:

Anlagen: Anlage 1 – Bewertung der netzbezogenen Infrastrukturmaßnahmen
Anlage 2 – Übersicht ordnungspolitischer und sonstiger mobilitäts-
beeinflussender Maßnahmen
Anlage 3 – Verfahrensablauf zur Fortschreibung des RVP

Beschlussvorschlag:

1. Den in ANLAGE 1 vorgeschlagenen Einstufungen einzelner Infrastrukturmaßnahmen des Regionalverkehrsplanentwurfs wird zugestimmt.
2. Der in ANLAGE 2 vorgeschlagenen Bewertung der weiteren ordnungspolitischen und sonstigen mobilitätsbeeinflussenden Maßnahmenkonzepte wird zugestimmt.
3. Die Bewertungen werden dem Verband Region Stuttgart offiziell als Stellungnahme der Stadt Ludwigsburg im Rahmen des laufenden Beteiligungsverfahrens zugeleitet.

Sachverhalt/Begründung:

1. Verfahrensstand und Methodik

Nach erfolgter Problemanalyse und Maßnahmenuntersuchung mittels Verkehrsmodell hat der Verband Region Stuttgart im Herbst 2016 den Entwurf zum Regionalverkehrsplan (RVP) mit zugehörigem Umweltbericht dem Verkehrsausschuss zur Diskussion vorgelegt. Nach Einarbeitung

Regionalverkehrsplan Region Stuttgart – Entwurf vom 21.12.2016 - Stellungnahme der Stadt Ludwigsburg im Rahmen der Beteiligung der Kommunen und Träger öffentlicher Belange

gewünschter Änderungen bittet der Verband nun die Kommunen im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange um Stellungnahmen. Die Struktur des Verfahrensablaufs zur Fortschreibung des Regionalverkehrsplans ist in der ANLAGE 3 dargestellt. Die Stadt Ludwigsburg hatte bereits in der Phase der Maßnahmenuntersuchung die Möglichkeit wahrgenommen, örtliche Verkehrsprojekte einzubringen (z. B. Entlastung Eglosheim, Stadtbahn).

Für die Fortschreibung des Regionalverkehrsplans wurden knapp 300 Infrastrukturvorhaben im Straßen- und Schienennetz sowie Angebotsverbesserungen im Schienenverkehr geprüft und vor dem Hintergrund der für den RVP formulierten Zielvorstellungen bewertet. Ergänzend wurden organisatorische, preis- und ordnungspolitische Maßnahmen und Konzepte untersucht.

Aufgrund der Größe des Untersuchungsraumes und der großen Zahl zu prüfender Maßnahmen wurden die Infrastrukturprojekte und Angebotsverbesserungen in verschiedenen **Szenarien** zusammengefasst, in denen jeweils mehrere Maßnahmen gemeinsam betrachtet wurden. Dadurch lassen sich die Wirkungen einzelner Maßnahmen nur begrenzt ablesen. Die Systematik der Szenarien ist auf der folgenden Seite in Tabelle 1 dargestellt.

Das sogenannte „**Bezugsszenario 2025**“ einschließlich bereits in Umsetzung befindlicher oder seit 2010 umgesetzter Maßnahmen beinhaltet eine erste Abschätzung der verkehrlichen Entwicklung vom Analysejahr 2010 bis zum Prognosehorizont des RVP 2025. Es dient als Referenzfall für sämtliche darauf aufbauenden weiteren Prognosen, Szenarien und Maßnahmenbewertungen.

Die **Szenarien A bis D** enthalten die Infrastrukturmaßnahmen in den Netzen des **motorisierten Individualverkehrs (MIV)** und des **öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)**. Die Maßnahmen wurden den Szenarien grundsätzlich nach ihrer jeweiligen **Chance auf frühzeitige Umsetzung** zugeordnet (Szenario A mit den höchsten Realisierungschancen, D mit eher langfristigen Perspektiven). Maßnahmen der ersten Szenarien werden in der Regel auch in den weiteren Szenarien angenommen (vgl. RVP Entwurf 2016, Anhang 3, Zuordnung der Einzelmaßnahmen zu den Szenarien). Wichtig ist, dass die Zuordnung der Maßnahmen zu den Szenarien keine Vorabwertung der verkehrlichen Bedeutung oder sonstigen Wirkungen darstellt.

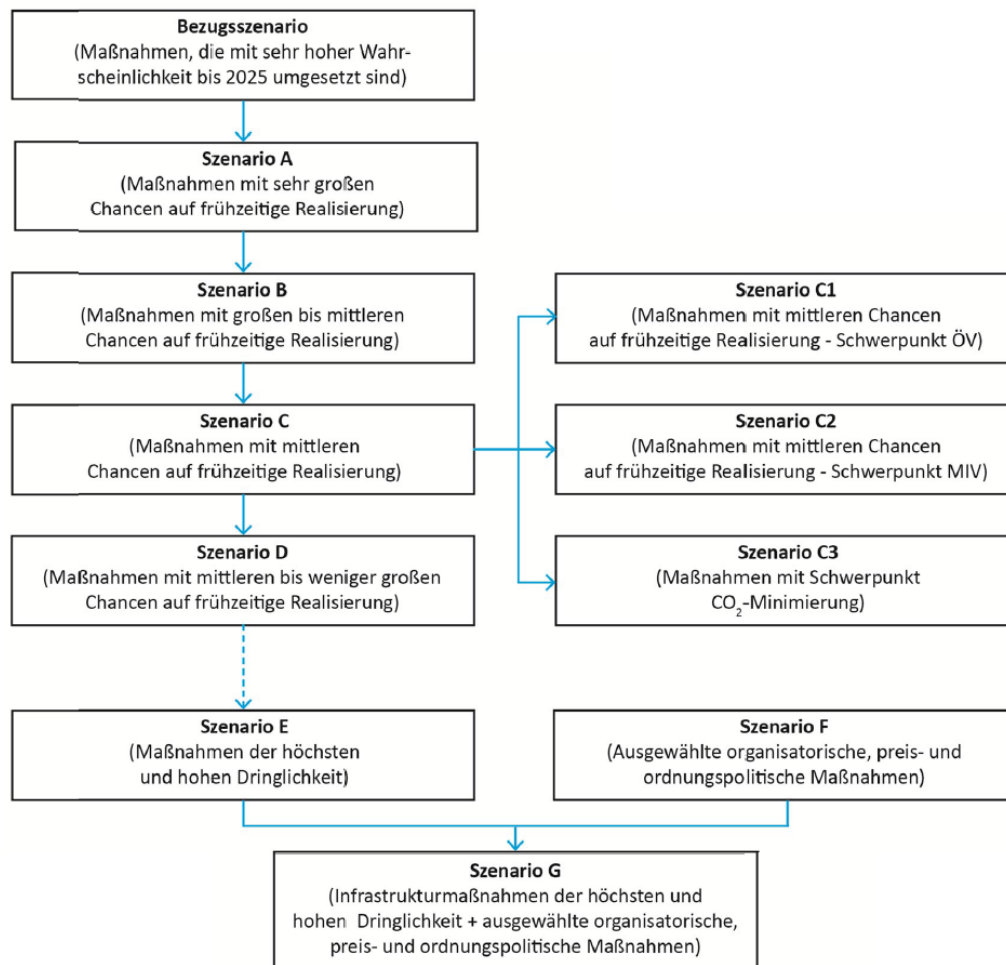
Abweichend von diesem Vorgehen wurden in **Unterszenarien C1 bis C3** bei den netzbezogenen Maßnahmen jeweils **unterschiedliche Schwerpunkte** gesetzt: C1 mit MIV-Maßnahmen, C2 mit ÖPNV-Maßnahmen und C3 mit allen Maßnahmen, die als besonders CO₂-mindernd eingestuft wurden. Im **Szenario E** sind alle Maßnahmen enthalten, die zuvor als hoch oder höchst **dringlich** eingestuft wurden.

Organisatorische, preis- und ordnungspolitische Maßnahmen und Konzepte (u.a. Mobilitätsmanagement, Förderung intermodaler Konzepte an zentralen Mobilitätspunkten, Parkraumkonzept kombiniert mit P+R-Konzept sowie Förderung des Fahrradverkehrs) wurden zunächst gesondert im **Szenario F** untersucht.

Schließlich wurden die wichtigsten Maßnahmen des Szenarios E (MIV- und ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen) und des Szenarios F (organisatorische und sonstige Maßnahmen und Konzepte) als **Gesamtpaket** im **Szenario G** zusammengefasst (vgl. GVP-Entwurf 2016, Kapitel 3 und Anhang A3). In Tabelle 2 sind die Wirkungen auf die Weegeanteile des motorisierten ÖPNV- und MIV-Verkehrs dargestellt. Die **wichtigste Erkenntnis** ist:

Erst in den beiden Szenarien F und G führen die dort angenommenen organisatorischen, preis- und ordnungspolitischen Maßnahmen und Konzepte dazu, dass der Anteil des MIV am Gesamtwegeaufkommen nennenswert zurückgeht.

Tabelle 1: Aufbau des Szenariensystems (Regionalverkehrsplan 2016 - Entwurf Seite 28)



- Hinweise:**
- Die Zuordnung der Maßnahmen zu den Szenarien A bis D erfolgte nach einer ersten, sehr groben Einschätzung und war nicht bewertungsrelevant.
 - Die Szenarien E bis F dienen der zusammenfassenden Wirkungsabschätzung der in den RVP aufgenommenen Maßnahmen.

Tabelle 2: Entwicklung der wegebezogenen Verkehrsmittelwahl (Regionalverkehrsplan - Entwurf Seite 48)

| Untersuchungsfall / Szenario | Fußgänger [%] | Fahrrad [%] | ÖV [%] | MIV [%] | P+R [%] |
|------------------------------|---------------|-------------|--------|---------|---------|
| Analyse 2010 | 24,2 | 7,7 | 13,0 | 54,5 | 0,5 |
| Bezugsszenario | 23,8 | 7,2 | 13,7 | 54,8 | 0,5 |
| Szenario A | 23,7 | 7,2 | 13,9 | 54,7 | 0,5 |
| Szenario B | 23,6 | 7,1 | 14,2 | 54,5 | 0,5 |
| Szenario C | 23,4 | 7,0 | 14,7 | 54,4 | 0,5 |
| Szenario C1 | 23,5 | 7,1 | 14,8 | 54,2 | 0,5 |
| Szenario C2 | 23,6 | 7,1 | 14,0 | 54,8 | 0,5 |
| Szenario C3 | 23,4 | 7,0 | 14,6 | 54,5 | 0,5 |
| Szenario D | 23,3 | 7,0 | 14,6 | 54,6 | 0,5 |
| Szenario E | 23,5 | 7,1 | 14,0 | 54,9 | 0,5 |
| Szenario F* | 25,1 | 9,1 | 17,5 | 47,5 | 0,8 |
| Szenario G * | 24,8 | 9,0 | 17,9 | 47,6 | 0,7 |

*) Der Verkehrsprognose konnten aus rechentechnischen Gründen keine Kapazitätsgrenzen bei den Verkehrsmitteln des ÖV zugrunde gelegt werden

Die in den Szenarien jeweils unterstellten Infrastrukturprojekte, Angebotsverbesserungen im Schienenverkehr sowie organisatorischen, preis-, und ordnungspolitischen Maßnahmen sind im Anhang A 3 dargelegt.

Die in den Szenarien und ergänzenden Einzeluntersuchungen mit Hilfe des Verkehrsmodells ermittelten verkehrlichen Kennwerte bildeten neben weiteren Kenngrößen aus den Bereichen Umwelt/Klima, Raumordnung und Kosten/zusätzlicher Betriebsaufwand wesentliche Grundlagen für die Bewertung der Einzelmaßnahmen und der daraus abgeleiteten und in Tabelle 3 dargestellten **Bedarfs- und Dringlichkeitseinstufungen** (vgl. RVP Entwurf 2016, Anhang A 4, Maßnahmensteckbriefe).

Tabelle 3: Maßnahmeneinstufung in Dringlichkeitskategorien

| | |
|----------------------------------|---|
| Maßnahmen höchster Dringlichkeit | Umsetzung bis zum Prognosehorizont |
| Maßnahmen hoher Dringlichkeit | Umsetzung bis zum Prognosehorizont angestrebt, Untersuchungen eingeleitet |
| Trassenfreihaltung | Vertiefende Untersuchungen zu späterem Zeitpunkt |
| wichtige lokale Projekte | kleinräumig wertvolle Wirkungen, nachrangige Bedeutung für den regionalen Verkehr |
| Weiterverfolgung nicht empfohlen | Von der Maßnahme wird abgeraten |

2. Stellungnahme zu den netzbezogenen Infrastrukturmaßnahmen

Grundsätzliche Anregungen

Die Stadt Ludwigsburg sieht eine dringende Notwendigkeit, den ÖPNV in der Region in der Qualität deutlich stärker auszubauen. Dazu bieten sich mit der Tangentialstrecke auf der Schiene nach Esslingen bzw. Leonberg/Renningen, sowie als BRT-System auf der Ost-West-Achse nach Waiblingen Fellbach im Rems-Murr-Kreis unterschiedliche neue Möglichkeiten. Wir schlagen vor, dass sich die Regionalversammlung damit näher befasst und stehen für zeitnahe Gespräche zur Verfügung. Es ist vorgesehen hierzu gemeinsam mit dem Landratsamt Ludwigsburg auf die Regionalversammlung zuzugehen.

Die aktuelle Debatte um Fahrverbote im Zusammenhang mit Feinstaubalarm in der Landeshauptstadt und die steigende Zahl von Pendlern in der Region machen deutlich, dass nicht nur infrastrukturelle Neubaumaßnahmen zielführend sein können. So weisen die Szenarien F und G sehr hohe Wirkungen in Bezug auf den Modal Split zugunsten des ÖPNV aus. Um diese tatsächlich auch Potentiale nutzen zu können, sind die o. g. Tangentialverbindungen sowie moderne Technologien und Konzepte für den ÖPNV wesentliche Bausteine.

Etliche Straßenbauvorhaben zeigen auf, dass ein Bedarf für innerregionale Verkehrsbeziehungen besteht, die nicht über die Landeshauptstadt laufen. Dies wäre im Interesse einer Entlastung der radialen Schienenachsen und zur Stabilisierung des Gesamtnetzes auch für die Schiene dringend geboten.

Anregungen zu den Infrastrukturmaßnahmen:

Für Ludwigsburg sind insbesondere 17 Infrastrukturmaßnahmen von Bedeutung und in Anlage 1 als tabellarische Übersicht dargestellt. In den meisten Fällen deckt sich die Einschätzung der Maßnahmen mit den Bewertungen der Stadt Ludwigsburg. Vor- und Nachteile sind im Entwurf des Regionalverkehrsplans eingehend beschrieben. Beispielsweise wird für den Nord-Ost-Ring Stuttgart der Konflikt zwischen der hohen verkehrlichen Wirksamkeit und den deutlichen ökologischen Folgen herausgestellt, so dass eine gute Abwägungsbasis gegeben ist.

Folgende abweichende Bewertungen sind aus der Sicht der Stadt Ludwigsburg zu empfehlen:

- **Stadtbahn Ludwigsburg (M 36):** Die dargestellte Variante mit Führung durch die Weststadt hat sich nach neuen Untersuchungen im Detail als nicht wirtschaftlich herausgestellt. Prinzipiell kann der hohen Dringlichkeit zugestimmt werden, jedoch ist auf laufende Alternativuntersuchungen wie z. B. ein Schnellbussystem und/oder die Reaktivierung der Bahnstrecke nach Markgröningen hinzuweisen.
- **S-Bahnhalte Kornwestheim Ludwigsburg (M84):** Der Haltepunkt kann in Zusammenhang mit der Reaktivierung der Bahnstrecke nach Markgröningen als Regionalbahnhalte kurz- bis mittelfristig eine wichtige Erschließungsfunktion wahrnehmen, insbesondere wenn eine tangentielle Weiterführung der Strecke nach Leonberg und Esslingen erfolgt. Deshalb wird die Einstufung in die Kategorie „höchste Dringlichkeit“ empfohlen.
- **Ausbau des Anschlusses Ludwigsburg Süd /A 81:** nach mit dem Regierungspräsidium abgestimmten Planungen zur Westrandstraße ist der Ausbau an der heutigen Stelle (M 317) nicht mehr vorgesehen. Stattdessen sollte die Verlegung der Anschlussstelle nach Süden (M 333) als Option langfristig offen gehalten werden und in die Kategorie „Trassenfreihaltung“ hochgestuft werden.
- **L 1197 - Neckarquerung südlich Aldingen (M 321):** Ohne den gesamten Lückenschluss als Nord-Ost-Ring (M 338) wird die Brücke die B 27 und vor allem die östlichen Bereiche Ludwigsburgs auf Dauer erheblich belasten. Sie sollte deshalb nur als Teil des Nord-Ost-Rings, aber keinesfalls isoliert gebaut werden.

Den übrigen Bewertungen kann zugestimmt werden. Für einzelne Maßnahmen erfolgt die Zustimmung unter dem Vorbehalt vertiefender Untersuchungen (z. B. Stadtbahnäste und Tunnel Eglosheim).

3. Bewertung organisatorischer, preis- und ordnungspolitischer Maßnahmen und Konzepte

Die weiteren Maßnahmenkonzepte wie Mobilitätsmanagement, Parkraum- und P+R-Konzepte, Radverkehrsförderung, ÖPNV-Tarife, Fahrverbote usw. werden im Regionalverkehrsplan weniger detailliert behandelt. Dies ist insofern überraschend, weil erst diese Konzepte, die wesentliche Bestandteile der Szenarien F und G sind, zu deutlicheren Veränderungen bei der Verkehrsmittelwahl zugunsten des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) führen. Diese Konzepte werden von der Stadt Ludwigsburg seit Jahren erfolgreich umgesetzt und sollten auch regional eine höhere Bedeutung und Unterstützung erlangen. Dies sei an drei Beispielen veranschaulicht:

a) Radverkehrsförderung

Erstmals wurde im RVP das „Regionalbedeutsame Radverkehrsnetz“ entwickelt. Zur Förderung der Intermodalität wurden neben den Stadt- und Ortskernen als weitere Ziele auch die Bahnhöfe/Schienerverkehrshaltstellen in die Routenplanung integriert. Nach den Verkehrsprognosen zu den Szenarien wird jedoch ohne Förderung des Radverkehrs sogar nochmals von einem Rückgang des Radverkehrsanteils im Alltagsverkehr ausgegangen und kann erst „durch eine gezielte Förderung mit einem verbesserten Angebot regionsweit auf annähernd 10 % gesteigert werden“ (s. RVP-Entwurf, S.107).

Dieses Ziel liegt deutlich unter der Zielsetzung der Landesregierung und örtlich auch der Stadt Ludwigsburg, den Radverkehrsanteil bis 2030 auf 20 % anzuheben. Der RVP schätzt die Potentiale des Radverkehrs sehr gering ein. Mögliche Ursachen könnten sein:

- Übergewicht längerer Fahrstrecken aufgrund der regionalen modellhaften Betrachtungsweise in größeren Netzzusammenhängen.

- Das regionalbedeutsame Radverkehrsnetz wird als „Orientierungsrahmen“ verstanden, „der bei künftigen infrastrukturbezogenen Planungsüberlegungen zur Förderung des Radverkehrs in der Region Stuttgart beachtet werden sollte und dessen Routen vorrangig ausgebaut und angemessen ausgestaltet werden sollten. Dabei sollte angestrebt werden, dass der Ausbau nicht zu Lasten anderer Verkehrsmittel geht.“ (RVP Entwurf 2016, S. 108ff). Diese Selbstbeschränkung bei der Förderung der Radwegeinfrastruktur wird zwangsläufig zum prognostizierten Ergebnis führen: Die Radverkehrspotentiale können nicht voll ausgeschöpft werden.
- Die Zunahme des Pedelec-Besitzes wurde in seiner Dynamik und seinen Effekten auf die Häufigkeit und Länge von mit dem Rad zurückgelegten Wegen unterschätzt.
- Denkbare Verhaltensänderungen bleiben unberücksichtigt. So wird automatisch vorausgesetzt, dass der zunehmende Anteil älterer Menschen mit Führerschein- und Fahrzeugbesitz zu einem höheren Aufkommen im MIV führt.

Auch wenn sich viele Konflikte um konkurrierende Flächen und knappe Finanzmittel vor allem im kommunalen Entscheidungsspielraum bewegen, sollte der Radverkehr im RVP ein höheres Gewicht bekommen. Dass die heutigen Radverkehrsanteile in der Region so gering sind, ist angesichts jahrzehntelanger Bevorzugung des MIV in der Verkehrsplanung und im Straßenbau wenig verwunderlich.

b) Betriebliches Mobilitätsmanagement

Das Mobilitätsmanagement und insbes. das betriebliche Mobilitätsmanagement werden zwar im RVP thematisiert, jedoch nicht konkretisiert. Die über die Modellrechnungen ermittelten Kennwerte erscheinen deutlich zu niedrig bemessen. Sicher liegt dies ebenfalls in der Schwierigkeit begründet, Verhaltensänderungen - bis hin zu einer flexibleren Verkehrsmittelwahl - im Verkehrsmodell abzubilden. Wirkungsanalysen umgesetzter Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements im Klinikum und in der Stadtverwaltung Ludwigsburg haben die Verlagerungspotenziale durch Verhaltensänderungen von Pendlern deutlich belegt.

Die Region sollte ihre Bemühungen verstärken, mit der Gründung einer regionalen Koordinierungsstelle eine wirkungsvolle Mobilitätsmanagement-Strategie zu verankern und die notwendige Mitwirkung unterschiedlichster Akteure sicherzustellen. Neben dem Schaffen der erforderlichen Rahmenbedingungen und Strukturen spielt dabei insbesondere der Erfahrungs- und Datenaustausch eine ausschlaggebende Rolle.

c) Durchfahrts- und Einfahrverbote

Die Ablehnung von Durchfahrts- und Einfahrverboten ist auf regionaler Ebene teilweise nachvollziehbar, jedoch dürfen einzelne kleinräumige Maßnahmen dadurch nicht generell unterbunden werden. Als Beispiel ist die Kombination derartiger Maßnahmen mit dem Nord-Ost-Ring zu nennen, dessen innerstädtische Entlastungswirkung für Ludwigsburg mit Durchfahrtsverboten auf der L 1140 (Friedrichstraße - Schwieberdinger Straße) noch verstärkt werden könnte.

Die zusammenfassende Stellungnahme ist Anlage 2 zu entnehmen und wird als grundsätzliche Einschätzung dem Verband Region Stuttgart (VRS) zugesandt.

4. Weiteres Verfahren

Die eingehenden Anregungen der Kommunen und sonstigen Träger öffentlicher Belange werden erneut im Verkehrsausschuss des VRS diskutiert. Der RVP soll dann als Leitlinie für zukünftige Konzepte und Maßnahmen beschlossen werden. Damit wird die Zielrichtung der

Verkehrsentwicklung in der Region mitbestimmt. Der RVP ersetzt jedoch keine nachgeordneten Einzelfallprüfungen und Planverfahren.

Die anschließende Diskussion bleibt insofern spannend, als der RVP zahlreiche Ziele benennt, die teilweise in Konflikt zueinander stehen. Die verschiedenen Szenarien und Bewertungen der Einzelmaßnahmen stehen zudem noch relativ unverbindlich nebeneinander und entscheidend wird die Frage sein, wohin die Region in Zukunft steuert:

- Aus welchen Bausteinen soll das Maßnahmenkonzept des Regionalverkehrsplans tatsächlich bestehen?
- Können und sollen ÖPNV und MIV gleichwertig gefördert werden? Welche Rolle kann die Radverkehrsförderung einnehmen?
- Welche der hoch priorisierten Maßnahmen sollten tatsächlich und in welcher Reihenfolge umgesetzt werden?
- Welche innovativen Maßnahmen im Bereich Technik und Mobilitätsbeeinflussung können welche Beträge leisten?

Fazit:

Mit dem Entwurf des RVP liegt eine umfassende Maßnahmenbewertung als nachvollziehbare Entscheidungsgrundlage vor. Der eigentliche Abstimmungsprozess über die zukünftig angestrebte Entwicklung steht jedoch noch aus. Ergänzende, über die Netzplanung hinausgehende Faktoren scheinen in der Diskussion noch nicht den notwendigen Stellenwert zu haben. Die Entscheidung drängt vor dem Hintergrund, dass zukünftig möglicherweise Gerichte restriktive Maßnahmen verhängen, wenn es nicht gelingt, Verkehr verträglicher zu gestalten.

Unterschriften:

Dr. Anne Mayer-Dukart

| | | | | |
|-----------------------------------|-------------------------------|--|-----------|---------|
| Finanzielle Auswirkungen? | | | | |
| <input type="checkbox"/> Ja | <input type="checkbox"/> Nein | Gesamtkosten Maßnahme/Projekt: | | EUR |
| Ebene: Haushaltsplan | | | | |
| Teilhaushalt | | Produktgruppe | | |
| ErgHH: Ertrags-/Aufwandsart | | | | |
| FinHH: Ein-/Auszahlungsart | | | | |
| Investitionsmaßnahmen | | | | |
| Deckung | | <input type="checkbox"/> Ja | | |
| | | <input type="checkbox"/> Nein, Deckung durch | | |
| Ebene: Kontierung (intern) | | | | |
| Konsumtiv | | | Investiv | |
| Kostenstelle | Kostenart | Auftrag | Sachkonto | Auftrag |
| | | | | |

Verteiler:

D I, D II, D III, R05, FBe, 20, 32, 60, 61, 67



LUDWIGSBURG

NOTIZEN